

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

---

- Auditions -

---

-1931 et 1935 -

----

- Commissions des Affaires étrangères et de la Marine  
réunies.

13 mars 1931 - M. BRIAND, ministre des Affaires étrangères  
M. Charles DUMONT, ministre de la Marine.

19 mars 1931 - M. Charles DUMONT, ministre de la Marine.

26 juin 1935 - M. Pierre LAVAL, Président du Conseil  
M. PIETRI, ministre de la Marine.

---

COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES

et

COMMISSION DE LA MARINE

SEANCE COMMUNE

du vendredi 13 mars 1931

AUDITION

de M. ARISTIDE BRIAND

Ministre des Affaires Etrangères

et de M. CHARLES DUMONT

Ministre de la Marine

M. VICTOR BERARD, président.— Messieurs, les ministres, je vous remercie beaucoup d'avoir répondu si promptement à l'appel des deux commissions de la marine et des affaires étrangères réunies.

Nous savons que M. le ministre de la marine, en sa double qualité de marin et de juriste, est tenu à l'impossible pour se trouver présent tout à la fois devant le Sénat et la Chambre des Députés. Vous m'avez dit, mon cher



Président, que vous lui laissiez en premier la parole.  
Je donne donc la parole à M. Charles Dumont.

M. CHARLES DUMONT, ministre de la marine.— Messieurs, je remercie la commission des affaires étrangères et la commission de la marine de nous accueillir à l'heure la plus proche que nous avons pu choisir, et je remercie M. Aristide Briand de vouloir bien me permettre de commenter rapidement l'accord franco-anglo-italien ; car cet accord se relie à toute sa politique, c'est une pierre de l'édifice dont il est l'architecte.

Je vais, si vous le voulez bien, sans autre préambule, prendre un à un les alinéas de l'accord et essayer de vous montrer la discussion telle qu'elle s'est déroulée les lundi 23 et mardi 24 février, laissant à M. le ministre des affaires étrangères le soin de vous montrer toute la série de négociations qui ont précédé cet accord et les conséquences politiques qu'il peut avoir.



"BATIMENTS DE LIGNE.- De 1931 à 1936, la France et l'Italie pourront mettre en service 3.500 tonnes. L'Allemagne, en vertu de l'article 182 du Traité de Versailles, a le droit de construire 3 cuirassés, en remplacement de 3 vieux cuirassés, avec un tonnage de 10.000 tonnes. Et probablement, au détriment des experts anglais, un cuirassé réduit à 10.000 tonnes, s'était en quelque sorte un garde-côtes pour les rives de la Baltique.

Mais les ingénieurs d'échappent des formules comme les prisonniers des prisons; et le génie nautique allemand a tiré de ces 10.000 tonnes le navire que vous savez : "l'Amiral Scheer", navire redoutable puisqu'il file 27 nœuds et est armé en touraille de canons de 180.

Contre ce navire, la flotte française n'a pas de navire utile. Nos croiseurs ne pourraient tenir sous son feu et nos vieux cuirassés ne pourraient l'atteindre à la course. Il y a donc là un défaut, une lacune dans notre armure navale. Cette lacune, il faut immédiatement la combler. 305 millimètres."

C'est pourquoi j'avais annoncé à Dunkerque que, dans une trêve navale dont le dépôt ne pouvait être différé en raison des nécessités de ravitaillement de notre flotte, figurerait un navire de 23.500 tonnes.

Cette affirmation et ce projet à brève échéance n'ont



Vous savez, messieurs, à quelles nécessités militaires répond la construction du navire de 23.300 tonnes. L'Allemagne, en vertu de l'article 182 du Traité de Versailles, a le droit de construire 6 cuirassés, en remplacement de 6 vieux cuirassés, avec un tonnage de 10.000 tonnes. Et probablement, au sentiment des experts anglais, un cuirassé réduit à 10.000 tonnes, c'était en quelque sorte un garde-côtes pour les rives de la Baltique.

Mais les ingénieurs d'échappent des formules comme les prisonniers des prisons; et le génie nautique allemand a tiré de ces 10.000 tonnes le navire que vous savez : "l'Amiral Scheer", navire redoutable puisqu'il file 27 noeuds, est armé en tourelle de canons de 180.

Contre ce navire, la flotte française n'a pas de navire utile. Nos croiseurs ne pourraient tenir sous son feu et nos vieux cuirassés ne pourraient l'atteindre à la course. Il y a donc là un défaut, une lacune dans notre armure navale. Cette lacune, il faut immédiatement la combler.

C'est pourquoi j'avais annoncé à Dunkerque que, dans une tranche ~~navale~~ navale dont le dépôt ne pouvait être différé en raison des nécessités de rajeunissement de notre flotte, figurerait un navire de 23.300 tonnes.

Cette affirmation et ce projet à brève échéance n'ont



pas été sans émouvoir nos amis et alliés de l'Amirauté britannique. Et à peine l'amiral Darlan et le commandant Deleuze étaient-ils réunis avec le premier Lord de l'Amirauté que la discussion s'engagea sur ce point.

Nos experts, à qui nous ne saurons jamais être trop reconnaissant, M. Massigli, ici présent, assisté de l'Amiral Darlan et du commandant Deleuze, avaient rapproché singulièrement les points de vue entre la France, l'Angleterre et l'Italie.

Puis une menace d'ajournement était apparue. M. le président Briand vous donnera connaissance de la lettre qu'il a adressée à ce moment à M. Henderson. Mais ce qui nous a frappés, c'est que, dans l'entrevue entre le Ministre de la marine et les experts navals, c'est immédiatement cette question du navire de 23.300 tonnes qui a occasionné l'accrochage.

Le premier Lord de l'Amirauté m'a dit qu'il comprenait bien la nécessité pour la France de faire une réplique victorieuse à "l'Amiral Scheer", mais que la Grande-Bretagne appelait notre attention sur le fait que nous pensions mettre ~~sur un navire~~ un calibre de 330 sur un navire de 23.300 tonnes, et que, en tourelle triple, nous avions un aménagement de navire dangereux et difficile.

En somme on nous donnait beaucoup de bons conseils. (Sourires.) Je n'ai pas du tout accepté les conseils et j'ai immédiatement répondu que j'étais tout à fait convaincu



que nos experts nautiques, nos ingénieurs des construction navales étaient parfaitement capables de réaliser un navire de 23.500 tonnes qui, en tourelle triple, porterait des canons de 330; que nous avions fait notre profit des progrès métallurgiques que les Allemands avaient réalisés dans la construction de "l'Amiral Scheer", que nous saurions comme eux nous servir des aciers spéciaux et de la soudure autogène; que par conséquent nous étions capables de faire un navire de cette sorte et que l'amirauté anglaise, émue par ce louable souci d'amitié, pouvait se dispenser de craintes pour nous à cet égard.

La conversation s'engageait sur ce ton. Et immédiatement j'ajoutai que si, sur ce terrain de la construction du navire, il nous était impossible d'accepter une discussion, tout au contraire, si la Grande-Bretagne nous demandait de l'armer d'un calibre inférieur à 330 mm, soit 305 mm., réalisant ainsi, sur le plan général de la limitation des armements, un commencement d'exécution à la suite ~~qu'un~~ duquel des accords pouvaient être établis entre la France et l'Italie, s'étendre à l'Angleterre et par l'intermédiaire de celle-ci à l'Union Britannique, et par l'accord de Londres aux marines du Japon et des Etats-Unis; que si ce calibre de 305 devenait par là le calibre maximum accepté pour tout les marines, c'était là une idée toute nouvelle à laquelle je donnais mon adhésion et que j'espérais faire accepter par le Gouvernement français.



C'est une concession de forme que j'avais faite, et qui a eu une influence heureuse sur la suite de la négociation. En fait, aujourd'hui nous pouvons en toute sécurité construire notre navire de 23.300 tonnes armé de 305. Ce calibre est parfaitement suffisant, car à trente kilomètres de distance il défonce une cuirasse supérieure de 20 mm. à celle de "l'Amiral Scheer".

Ce navire filera ~~sur~~ de 29 à 30 nœuds; il sera protégé au double de "l'Amiral Scheer". Par conséquent il surclassera en armement, protection et vitesse.

Si, le calibre de 330 était plus puissant, le calibre de 305 nous donne la sécurité et en même temps il nous a donné l'accord : accord avec l'Italie, car elle s'est engagée à ne pas construire de navires supérieurs à 23.300 tonnes; avec l'Angleterre qui pour l'avenir s'engage à ne pas construire au-dessus de 23.000 à 25.000 tonnes, et s'engage aussi à faire auprès de ses partenaires de l'accord de Londres l'effort nécessaire pour que ne soient pas élevés les maxima des futurs navires de guerre.



"2° - Lors de la mise en service de chacun de ces bâtiments, lesquels nous dépensons encore de l'argent, mais qui n'ont plus de valeur militaire. Nous allons déclasser deux de nos navires et, ayant la faculté de la convention de Washington, nous aurons le droit de construire deux navires de 23.300 tonnes, et un troisième au-delà de 1936.

L'Italie, d'ici 1936, aura comme nous à déclasser 33 mille tonnes de vieux croiseurs. Mais un point de première importance a été posé dans l'accord. C'est que les économies de tonnage que l'Italie fera si elle ne construit pas de nouveaux croiseurs de ligne ni même de porte-avions, elle ne pourra pas les utiliser à la construction de croiseurs de seconde classe. total 33.640 tonnes."

Or ceci est un point capital. Car, si nous n'avions pas eu l'accord, l'Italie, n'ayant pas à se soucier de "l'Amiral Scherer", pouvait ne pas construire de vaisseaux de ligne et même ne pas construire de porte-avions; mais de tout l'effort de construction et de tout l'effort budgétaire qu'elle n'aurait pas eu à faire de ce côté, elle aurait pu continuer à enrichir sa flotte de croiseurs de seconde classe et même de bâtiments dont je vais vous parler tout à l'heure et dont l'emploi serait pour nous singulièrement gênant.



Vous savez que nous traînons dans notre flotte des navires pour lesquels nous dépensons encore de l'argent, mais qui n'ont plus de valeur militaire. Nous allons déclasser deux de ces navires et, usant de la faculté de la convention de Washington, nous aurons le droit de construire deux navires de 23.300 tonnes, et un troisième au-delà de 1936.

L'Italie, d'ici 1936, aura comme nous à déclasser 33 mille tonnes de vieux croiseurs. Mais un point de première importance a été posé dans l'accord. C'est que les économies de tonnage que l'Italie fera si elle ne construit pas de ~~navi~~ vaisseaux de ligne ni ~~deux~~ de porte-aéronefs, elle ne pourra pas les utiliser à la construction de croiseurs de seconde classe.

Or ceci est un point capital. Car, si nous n'avions pas eu l'accord, l'Italie, n'ayant pas à se soucier de "l'Amiral Scheer", pouvait ne pas construire de vaisseaux de ligne et même ne pas construire de porte-aéronefs; mais de tout l'effort de construction et de tout l'effort budgétaire qu'elle n'aurait pas eu à faire de ce côté, elle aurait pu continuer à enrichir sa flotte de croiseurs de seconde ~~classe~~ catégorie classe de bâtiments dont je vais vous parler tout à l'heure et dont l'emploi serait pour nous singulièrement menaçant.



"Sans préjudice d'une révision générale des tonnages  
des bâtiments de ligne nous avions des navires de ligne de 23.500 tonnes  
nous pouvions garder la flotte de combat que nous avons  
en ce moment : les trois "Provences", le "Jean-Bart", le  
"Courbet" et le "Paris". Pour garder le "Jean-Bart", il  
fallait 32.000 tonnes.

à 180.000 tonnes."

Pourquoi cela ? C'est pour que, en même temps que nous construirons nos deux navires de ligne de 23.500 tonnes nous puissions garder la flotte de combat que nous avons en ce moment : les trois "Provence", le "Jean-Bart", le "Courbet" et le "Paris". Pour garder le "Jean-Bart", il fallait 32.000 tonnes.



Chaque porte-avion de croisière de 300. Sous leur commandement  
**"PORTE-AERONEFS."**

toute la vitesse que nous pourrions. Disons que nous avons  
 sous ce nom de porte-aéronefs deux croiseurs modernes mieux  
 protégés que les premiers croiseurs de 10.000 tonnes.

L'Italie construira-t-elle ces porte-aéronefs ? C'est  
 fort douteux. En tout cas, elle ne pourra pas reporter sur la  
 construction de croiseurs de seconde catégorie les économies  
 de tonnage qu'elle aura pu faire de la sorte.



Chacun sera armé de canons de 205. Nous leur donnerons toute la vitesse que nous pourrons. Disons que nous avons sous ce nom de porte-aéronefs deux croiseurs modernes mieux protégés que les premiers croiseurs de 10.000 tonnes.

L'Italie construira-t-elle ces porte-aéronefs ? C'est fort douteux. En tout cas, elle ne pourra pas reporter sur la construction de croiseurs de seconde catégorie les économies de tonnage qu'elle aura pu faire de la sorte.



"Nota bene 1 et 2.-" Les gouvernements français et italien  
 pendant le voyage de l'accord entre  
 Paris et Rome. Vous voyez en quel état de différence de  
 l'accord de Londres. Aux termes de celui-ci les puissances  
 signataires se doivent seulement de se notifier les mises  
 sur cale. Nous avons pensé, à la suite d'expérience de l'ex-  
 périence de ces derniers mois, que s'il était suffisant au  
 point de vue technique que les puissances maritimes se com-  
 muniquent les mises sur cale, il fallait se souvenir d'autre  
 part des batailles d'opinion, et qu'il était de  
 prévoyance sagesse, de bonne entente et propice à une colla-  
 boration pacifique que, avant le dépôt des projets de  
 loi qui exigent l'opinion, il y ait obligatoirement une  
 correspondance entre les états-majors de marine qui étudient  
 la question, de façon que, en cas de divergence d'opinion, les  
 antagonismes entre la France et l'Italie aient le temps de  
 se calmer et qu'on obtienne, non pas l'accord - car chacun  
 fait ce qu'il veut - mais l'apaisement d'un malentendu  
 s'il y a eu malentendu.



C'est l'un des deux seuls textes qui ont été modifiés à la demande de l'Italie pendant le voyage de l'accord entre Paris et Rome. Vous voyez en quoi cela se différencie de l'accord de Londres. Aux termes de celui-ci les puissances signataires se doivent seulement de se notifier les mises sur cale. Nous avons pensé, à la suite ~~maxxexpérien~~ de l'expérience de ces derniers mois, que s'il était suffisant au point de vue technique que les puissances maritimes se communiquent les mises sur cale, il fallait se soucier d'autre part des batailles devant l'opinion, et qu'il était de prévoyance amicale, de bonne entente et propice à une collaboration ~~maxx~~ pacifique que, avant le dépôt des projets de loi qui saisissent l'opinion, il y ait obligatoirement une correspondance entre les états-majors de marine qui étudient la question, de façon que, en cas de sursaut d'opinion, les antagonismes entre la France et l'Italie aient le temps de se calmer et qu'on obtienne, non pas l'accord - car chacun fait ce qu'il veut - mais l'apaisement d'un éclaircissement s'il y a eu malentendu.



# "BATIMENTS REGLES PAR LE TRAITE DE LONDRES."

conclusions préparées par les experts dans les conférences qui se sont poursuivies depuis le traité de Londres.

Les experts ont tous en tenant un programme de ce qu'on a appelé les besoins absolus, c'est-à-dire 700.000 tonnes et nous avions 12 croiseurs de 10.000 tonnes, avec une protection variée. Les deux premiers n'en avaient pas du tout, les deux suivants une bien médiocre; les derniers avaient l'armement de protection qui nous est nécessaire et suffisant.

L'accord avec l'Angleterre et l'Italie donna à l'Angleterre 15 de nos croiseurs; la France en aura 7 et l'Italie 7. Nous avons accepté cette part avec l'Italie et cette disposition avec la Grande-Bretagne pour trois raisons.

D'abord, les navires de croisière après l'achèvement du programme de 1930." après vous en montrer au cours de nos explications - font que nous avons des inconvénients, il fallait encore conclure que

mais d'autre part le navire de 10.000 tonnes n'a plus et n'aura plus dans notre flotte l'importance qu'il avait il y a quelques années, à cause de "l'Admiral Scheer". Ce navire a été remplacé par le croiseur cuirassé qu'on construit les Allemands. Nous n'étions pas tenus, comme les Allemands, à réaliser avec 10.000 tonnes quelque chose de tout à fait puissant, mais coûteux : car "l'Admiral Scheer" coûte 10 millions de francs, plus de deux fois et demi ce que coûtent nos



C'est sur ce point que nous avons fait les concessions, concessions préparées par les experts dans les conférences qui se sont poursuivies depuis le traité de Londres.

A ce moment nous nous en tenions au programme de ce qu'on a appelé les besoins absolus, c'est-à-dire 780.000 tonnes; et nous avions 12 croiseurs de 10.000 tonnes, avec une protection variée. Les deux premiers n'en avaient pas du tout, les deux seconds une bien médiocre; les derniers avaient l'organisme de protection qui nous est nécessaire et suffisant.

L'accord avec l'Angleterre et l'Italie donne à l'Angleterre 15 de ces croiseurs; la France en aura 7 et l'Italie 7. Nous avons accepté cette parité avec l'Italie et cette disparité avec la Grande-Bretagne pour trois raisons.

D'abord, les raisons essentielles de l'accord - et j'espère vous le montrer au cours de mes explications - font que même avec des inconvénients, il fallait encore conclure cet accord.

Mais d'autre part le navire de 10.000 tonne n'a plus et n'aura plus dans notre flotte l'importance qu'il avait il y a quelques années, à cause de "l'Amiral Scheer". Ce navire est surclassé par le croiseur cuirassé qu'ont construit les Allemands. Nous n'étions pas tenus, comme les Allemands, à réaliser avec 10.000 tonnes quelque chose de tout à fait puissant, mais coûteux : car "l'Amiral Scheer" coûtera, au kilogramme, plus de deux fois et demie ce que coûtent nos



navires de 10.000 tonnes. Il a fallu raffiner sur les aciers spéciaux, la soudure autogène et les matériaux de choix. Nous avons la liberté que n'a pas l'Allemagne de construire au-dessus de 10.000 tonnes, ce qui nous permet d'avoir, avec nos croiseurs cuirassés de 23.300 tonnes, des vaisseaux de ligne qui surclassent les anciens croiseurs de 30.000 tonnes.

Puis, dans la seconde catégorie, nous allons pouvoir construire des 7.500 tonnes qui seront des adversaires redoutables, même pour les croiseurs de 10.000 tonnes

Ainsi cette parité qui a une portée morale considérable puisque c'était une condition de l'accord - si nous avions tenu à tout prix à construire un huitième croiseur, l'accord ne se serait pas fait - n'a pas au point de vue technique les inconvénients qu'on aurait pu craindre il y a deux ou trois ans, car nous n'avons plus à attacher aux croiseurs de 10.000 tonnes la même importance que nous aurions été appelés à leur donner à ce moment.



### "Si des vacances

Cette catégorie est celle des croiseurs légers. Vous savez quelles étaient nos préoccupations. Pendant que nous donnions toute nos efforts à la construction de croiseurs de 10.000 tonnes, et surtout à la construction de sous-marins - 70 bâtiments en huit ans, - nous avons été amenés à diminuer d'une façon peut-être excessive et dangereuse les constructions portant sur la catégorie la plus utile au maintien de nos communications maritimes, celle des croiseurs légers, en particulier de toute cette flotte qui doit couvrir les transports pour assurer la liaison entre la France et l'Afrique du Nord.

L'Italie devenait menaçante dans cette catégorie. Elle avait atteint l'égalité en tonnage et la supériorité en valeur pour les croiseurs de seconde classe. Nous n'avions pas de croiseur à opposer au Colombo italien pour la rapidité. Et en même temps, il n'y avait pas d'accord possible dans notre esprit et nous n'obtenions pas que certains de nos ministres dans cette catégorie des croiseurs de seconde classe, si nous n'arrivions pas sur ce point à obtenir la possibilité d'un accord avec l'Italie de mettre tout en présence budgétaire dans l'accordement de ces bâtiments de croiseurs dans la Méditerranée.

de 133."

C'est là, il faut le dire, qu'a été le grand mérite de nos experts. Ils sont arrivés peu à peu à infiltrer dans l'esprit de leurs interlocuteurs cette idée que l'accord n'était



Cette catégorie est celle des croiseurs légers. Vous savez quelles étaient nos préoccupations. Pendant que nous donnions tous nos efforts à la construction de croiseurs de 10.000 tonnes, et surtout à la construction de sous-marins - 78 bâtiments en huit ans, - nous avons été amenés à diminuer d'une façon peut-être excessive et dangereuse les constructions portant sur la catégorie la plus utile au maintien de nos communications maritimes, celle des croiseurs légers, en particulier de toute cette flotte qui doit convoier les transports pour assurer la liaison entre la France et l'Afrique du Nord.

L'Italie devenait menaçante dans cette catégorie. Elle avait atteint l'égalité en tonnage et la supériorité en valeur pour les croiseurs de seconde classe. Nous n'avions pas de croiseur à opposer au Calleoni italien pour la rapidité. Et en même temps, il n'y avait pas d'accord possible dans notre esprit si nous n'obtenions pas une supériorité certaine dans cette catégorie des croiseurs de seconde classe, si nous n'arrivions pas sur ce point à obtenir la possibilité d'un accroissement considérable et à empêcher l'Italie de mettre toute sa puissance budgétaire dans l'accroissement de ces ~~existants~~ croiseurs dans la Méditerranée.

C'est là, il faut le dire, qu'a été le grand mérite de nos experts. Ils sont arrivés peu à peu à infiltrer dans l'esprit de leurs interlocuteurs cette idée que l'accord n'était



pas possible, qu'il eût été injuste sans cette condition, que, étant donné l'étendue de nos fronts de mers, étant donné que la France est dans cette situation unique d'avoir une partie importante de son armée séparée du territoire métropolitain par la Méditerranée, étant donné nos communications maintenant avec nos colonies et nos rivages de l'Océan Atlantique et de l'Océan Pacifique, il y avait une justice à rendre à la France en ne lui refusant pas cette satisfaction.

J'ai eu avec le premier Lord de l'Amirauté une contestation assez vive. Mais on savait notre position prise, on a fini par céder. Nous avons obtenu ce que vous savez : une supériorité de 90.000 tonnes sur l'Italie. Or, comme l'Allemagne ne doit pas excéder 64.000 tonnes de bâtiments légers, il nous reste une marge de supériorité, sur une coalition possible, de 26.000 tonnes.

Ici l'accord permet le rajeunissement de notre marine et son adaptation à sa tâche actuelle. Lorsque je suis arrivé au ministère de la marine, j'ai trouvé une tranche navale où il y avait encore un croiseur de 6.000 tonnes non protégé. ~~expérimenté~~. Mon premier soin a été de l'effacer. Et depuis nous avons poursuivi l'exécution d'une tranche plus étendue, sans surcharge budgétaire, où la politique des croiseurs de 7.500 tonnes prendra toute sa valeur avec un navire armé de canons de 152, doué d'une vitesse de 31 noeuds, et protégé. Ce sera un navire ayant une grande valeur de combat, propre à faire l'escorte des bâtiments dans la Méditerranée et même à remplir certaines missions de combat intéressantes.



J'arrive aux sous-marins. Je vais vous lire le texte de l'accord sur ce point, et vous allez avoir par cette lecture même les échos des batailles que nous avons dû livrer.

de destructions."



"Sous-marins." Comme constructions nouvelles les flottes  
 anglaise et française se trouvent dans la même situation.  
 Il est certain que les experts qui vendent les services  
 français ont été obligés de venir dans une autre  
 salle de conférence.

Voici comment les choses se sont engagées. Vous vous  
 rappelez qu'aux termes du traité de Londres, l'Angleterre, le  
 Japon et les Etats-Unis ont droit à 33,000 tonnes de sous-  
 marins. Vous vous rappelez aussi que la France a répondu  
 loin d'elle toute possibilité de sous-parler avec les participants  
 du traité de Londres. Quant à l'Italie, elle a en service  
 et en commande actuellement 33,000 tonnes de sous-marins.

Quelle était la thèse de l'Angleterre ? Le premier Lord  
 de l'Amirauté a tenu la conversation sur les sous-marins  
 le lundi de notre première réunion, dès une heure et quart.  
 Nous n'avons pas pu nous étendre, le lendemain, la réunion,  
 commencée à neuf heures trois quarts, aboutissait à onze  
 heures à ce projet qui nous satisfait.

Voici la thèse de l'Angleterre : "Nous avons accepté  
 33,000 tonnes de sous-marins. La défense de l'Angleterre et  
 des Dominions, c'est la suppression des sous-marins. Nous  
 en avons accepté 33,000 tonnes. Vous opposez une résistance  
 absolue. Vous parlez de sous-marins officiers. Mais ce sont  
 des sous-marins pour des mers étroites. Ce ne sont pas des mers  
 étroites qui nous séparent de la France. Par conséquent ces  
 sous-marins deviennent offensifs pour notre commerce. En tout



Ce paragraphe si long porte la trace de toutes les fluctuations qu'a subies sa rédaction dans la pensée des négociateurs. Il est certain que les experts qui voudront écrire un français châtié et élégant auront à mettre dans une autre forme ce passage.

Voici comment les choses se sont engagées. Vous vous rappelez qu'aux termes du traité de Londres, l'Angleterre, le Japon et les Etats-Unis ont droit à 52.000 tonnes de sous-marins. Vous vous rappelez aussi que la France a repoussé loin d'elle toute parité en sous-marins avec les partenaires du traité de Londres. Quant à l'Italie, elle a en service ou en commande autorisée 47.000 tonnes de sous-marins.

Quelle était la thèse de l'Angleterre ? Le premier Lord de l'Amirauté a commencé sa conversation sur les sous-marins, le lundi de notre première réunion, dès une heure et quart. Nous n'avons pas pu nous entendre. Le lendemain, la réunion, commencée à neuf heures trois quarts, aboutissait à onze heures à ce projet qui nous satisfait.

Voici la thèse de l'Amirauté : "Nous avons accepté 52.000 tonnes de sous-marins. La défense de l'Angleterre et des Dominions, c'est la suppression des sous-marins. Nous en avons accepté 52.000 tonnes. Vous opposez une résistance absolue. Vous parlez de sous-marins côtiers. Mais ce sont des sous-marins pour des mers étroites. Or ce sont des mers étroites qui nous séparent de la France. Par conséquent ces sous-marins deviennent offensifs pour notre commerce. En tout



cas, l'Angleterre s'est faite à l'idée qu'on peut accorder à la France, pour flatter sa manie, si l'on peut dire, 18.000 tonnes supplémentaires en sous-marins côtiers. Nous arrivons à 70.000 tonnes. Je ne peux pas aller devant la Chambre des Communes proposer un chiffre de beaucoup supérieur.

"Personnellement, disait le premier Lord Alexander, j'irais peut-être essayer de soutenir un chiffre de 75.000 ou 76.000 tonnes, en tâchant de faire comprendre votre état d'esprit ; si vous avez accepté à Washington la limitation des capital-ships, c'est à la condition que vous ayez le moyen, par une flottille puissante de sous-marins, d'écarter de vos côtes les menaces de guerre. Mais ne me demandez pas plus, c'est impossible."

L'Angleterre ajoutait : "Si vous maintenez un chiffre pareil, il n'y a pas d'accord possible ; nous allons être obligés de faire jouer la clause de sauvegarde. Nous estimons qu'il faut deux tonnes de destroyers par tonne de sous-marin, pour arriver à l'égalité sur mer. Vous serez obligés de vous préoccuper que nous augmenterons nos destroyers, mais alors, il faut revenir sur le Pacte de Londres."

Vers 11 heures, cependant, le mardi, le Premier Lord de l'Amirauté lança cette phrase : "Mais peut-être pourrions-nous ne pas faire jouer la clause, si vous acceptiez le chiffre de 77.500 tonnes", - il était arrivé jusqu'à ce chiffre - "mais à une condition, c'est qu'à la Conférence du désarmement de 1932, vous accepteriez ce chiffre, sans à vous à démontrer vos



Et moi je répondais : "Nous avons demandé autrefois un chiffre très élevé de sous-marins, pour la raison que vous venez de dire, à savoir que nous avons voulu avoir un réseau serré et dru de sous-marins, pour empêcher, même au loin, des flottes de menacer nos côtes, et sauvegarder nos communications en Méditerranée. Nous avons même un sous-marin qui permet de faire des croisières au loin, dans l'Atlantique-Sud. C'est notre arme, nous l'avons poussée à un très grand degré de perfection. Chaque convention navale s'est appuyée sur l'état de fait pour le stabiliser, mais presque jamais pour le diminuer ni le détruire. Par conséquent, nous devons garder notre sécurité en sous-marins". Et c'est ainsi que la conversation continuait sans aboutir à un accord."

L'Angleterre ajoutait : "Si vous maintenez un chiffre pareil, il n'y a pas d'accord possible ; nous allons être obligés de faire jouer la clause de sauvegarde. Nous estimons qu'il faut deux tonnes de destroyer par tonne de sous-marin, pour arriver à l'égalité sur mer. Nous sommes obligés de vous prévenir que nous augmenterons nos destroyers, mais alors, il faut revenir sur le Pacte de Londres."

Vers 11 heures, cependant, le mardi, le Premier Lord de l'Amirauté lança cette phrase : "Mais peut-être pourrions-nous ne pas faire jouer la clause, si vous acceptiez le chiffre de 77.500 tonnes", - il était arrivé jusqu'à ce chiffre - "mais à une condition, c'est qu'à la Conférence du désarmement de 1932, vous avèpteriez ce chiffre, sauf à vous à démontrer vos



besoins et à faire accepter le chiffre de 82.000 tonnes si vous pouvez."

Nous avons, l'amiral Darlan et moi, renvoyé la balle, en disant : "D'ores et déjà, nous avons en construction autorisée 82.000 tonnes ; donnez-les nous et c'est à vous qu'il appartiendra, devant la Conférence du désarmement, de demander, d'accord avec vos partenaires du Traité de Londres, l'augmentation de votre flotte de destroyers, si vous ne la jugez pas équivalente à nos 82.000 tonnes de sous-marins."

Ainsi, c'est en retournant l'argument que l'accord s'est fait, et c'est ainsi que l'on a abouti à ce texte flottant qui commence par parler de notre tonnage pour donner à la Grande-Bretagne le droit d'augmenter ses destroyers dans le cas où, à la Conférence, nous n'abandonnerions pas notre chiffre. Pour le moment, nous l'avons, nous avons gardé 82.000 tonnes. Les Anglais, les Etats-Unis, en ont 52.000 ; l'Italie a fait admettre sa parité : 52.000 tonnes. Nous gardons notre supériorité.

Telles sont les bases essentielles de l'accord. Il nous donne, au point de vue tactique navale, deux choses de première importance. Il nous donne toute sécurité pour construire un 23.333 tonnes, qui surclassera l'"Amiral Scheer" et ne risquera pas, faute d'accord, le lendemain du jour où nous l'aurons construit, que l'Italie construise un 30.000 tonnes qui le surclasserait. L'accord nous donne toute sécurité de construire autant qu'il le faudra de navire pour surclasser les "Amiral



Scheer" allemands. Et, d'autre part, il nous donne toute liberté, pour les navires de deuxième catégorie, d'avoir des 7.500 tonnes pour surclasser les "Caleoni".

D'autre part, dans la mesure où toute la politique française conduite par M. Briand en vue de consolider la paix fera porter à cet accord des fruits de pacification - l'Italie ne construira probablement pas de 20.000 tonnes, elle ne construira pas <sup>de porte-</sup> aéronefs, mais elle ne pourra pas prendre les économies faites sur ces catégories pour les utiliser en croiseurs de deuxième catégorie.

Nous garderons pour 1936 notre supériorité de 230.000 tonnes, dont 47.000 en navires modernes, qui deviendront 157.000 tonnes en 1936.

Et si nous avions voulu sans accord garder cette supériorité, il fallait passer de 40.000 à 60.000 tonnes de constructions actuelles, c'est-à-dire de 1.250.000 francs à 2 milliards.

L'accord nous donne donc un allègement budgétaire considérable, et nous aurions d'ailleurs difficilement pu, au point de vue technique, continuer la course d'armements avec l'Italie.

Nous avons défini justement cet accord en disant, du point de vue marin, qu'il stabilise dans leur relation actuelle les flottes française, anglaise et italienne, sans trancher les problèmes de parité et de proportionnalité. Si on les avait fait apparaître, les ~~namours~~ amours-propres nationaux se seraient heurtés. Tout cela est caché sous les chiffres, sous les déclarations,



et, avec le temps, on peut espérer que toutes ces questions de principe resteront sans réalisation pratique. D'autre par il y a vacances d'accroissement, nous restons avec les flottes actuelles : 640.000 tonnes du côté français, et 414.000 tonnes du côté italien, et nous arrivons en 1936 à 670.000 tonnes à la France et 440.000 tonnes à l'Italie. Par conséquent, nous gardons notre différence de 230.000 tonnes vis-à-vis de l'Italie.

Reste évidemment une question délicate, qui n'est pas finie de trancher ; c'est la question des vieux navires et de leur remplacement. Nous gardons toute liberté sur ce point, c'est tout à fait certain. C'est une question dont les années amèneront la discussion, mais elle ne pouvait pas être tranchée dans l'accord actuel et pour le moment, cet accord nous consolide notre supériorité, nous donne vacance d'accroissement, et nous permet, avec une annuité moyenne de 40 millions, de maintenir entre l'Italie et nous la supériorité qui existe.

Voici, je crois, l'avantage technique de l'accord. Du point de vue naval, leur état major général de la marine, qui, pour eux, y attache la première importance, s'est tranquillisé. Nous pourrons construire notre navire de 23.300 tonnes, qui ne sera pas surclassé, et nous avons la possibilité de construire 6 croiseurs de 7.500 tonnes rapides qui nous donneront dans la Méditerranée la flotte rapide et puissante que nous n'avons pas, puisque sur ce point nous sommes surclassés par l'Italie avec ses "Caleoni", comme nous sommes sur-



classés par l'"Amiral Scheer" du côté de l'Allemagne.

M. LE PRESIDENT. Avez-vous le temps d'entendre aujourd'hui les diverses observations que l'on peut vous faire Etes-vous obligé d'aller à la Chambre tout de suite ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je le crains.

M. LE PRESIDENT. Je pense alors que la façon la plus utile de procéder serait de vous demander de revenir discuter jeudi les objections qu'on pourra vous faire, tant du point de vue technique que du point de vue diplomatique.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Très volontiers.

M. LE PRESIDENT. Il nous reste à vous remercier de votre audition.

(M. LE MINISTRE DE LA MARINE prend congé).



M. LE PRESIDENT. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. ARISTIDE BRIAND, ministre des affaires étrangères. - Je peux donner quelques indications générales sur le côté politique et diplomatique de l'accord et particulièrement sur les conditions dans lesquelles il a été négocié, celles qui ont permis de l'amener au point que vous indiquait M. le ministre de la marine. Naturellement, toutes ces conversations et toutes ces négociations ont été commandées par des préoccupations d'ordre technique et le souci de la défense nationale. J'ai déjà dit devant la Chambre, publiquement, mais je le répète devant la commission, que, dans des négociations de ce genre, le ministre des affaires étrangères, jamais, à aucun moment, n'a fait sur ses collègues, qu'il s'agisse de son collègue de la guerre ou de son collègue de la marine, une pression quelconque pour l'appeler, en dehors de ses responsabilités, à sous-estimer les besoins de la défense nationale dont il a la charge.

J'ai toujours dit aux conseils techniques de la marine, par exemple, <sup>quand il</sup> ~~xxxxxx~~ s'agissait d'une conférence navale : "Quel est votre programme, appliqué dans l'absolu, c'est-à-dire, à tous les besoins, même théoriques, de la marine, quel est, après compression faite au cours des discussions, le minimum auquel vous pouvez vous arrêter sans compromettre le souci de la défense nationale dont vous avez la charge ?"

Et c'est dans ces limites tracées par les ministres



d'accord avec leurs conseils techniques, que les conversations et les négociations ont évolué.

Pour se placer au point de vue de la négociation qui a abouti à l'accord dont M. le ministre de la marine vous a donné les éléments essentiels, nous nous sommes trouvés, la veille de la Conférence de Londres, à faire connaître quelles étaient les vues de la France en face de celles qui avaient été indiquées par les autres puissances que nous devions rencontrer. Nous avons dit ceci :

La France ne se met en surenchère sur aucune puissance, elle n'a l'intention de demander à aucune de faire des sacrifices sur sa liberté, interprétée d'après son droit de souveraineté nationale, elle ne se place pas à un point de vue de concurrence, elle se placera uniquement au point de vue de ses besoins, et le chiffre de tonnage qu'elle demandera à la Conférence, les catégories qu'elle envisagera dans ce tonnage, correspondront exactement à ses besoins, interprétés de la façon la plus stricte. Nous faisons remarquer ce qu'était la France, du point de vue des préoccupations maritimes, ses surfaces de mer à couvrir, l'étendue de ses côtes, les besoins divers, les éventualités en face desquelles elle pouvait se trouver placée, et le grand nombre de ses colonies, et cette explication, appuyée de chiffres, faisait apparaître sans contestation possible, la France comme la deuxième nation maritime du monde.

Si l'on veut se rappeler les événements par lesquels



elle a passé à travers les siècles, il n'est pas douteux qu'elle se trouvait parmi les puissances avoir un souci tout particulier de sa sécurité et de sa défense nationale.

Dans ce memorandum, nous discutons la position prise par l'Italie, qui n'était pas sans nous donner de graves soucis. L'Italie avait dit : "Je ne peux pas admettre d'être traitée comme une nation de deuxième rang; qu'il s'agisse de ma position actuelle dans le monde, qu'il s'agisse de mon avenir, des possibilités que j'entrevois, je ne veux pas aliéner ma liberté de m'égaliser à quelque nation que ce soit ; j'entends user de mon droit de souveraineté nationale dans sa plénitude. Cette fois, à la veille d'une Conférence qui se propose de régler le compte des marines des cinq grands pays qui vont se rencontrer, pour une période assez courte, puisqu'il s'agissait de cinq ans, je veux bien laisser de côté l'interprétation de mon droit de souveraineté nationale, quand il s'agit de l'Amérique et du Japon, même de l'Angleterre, mais quand il s'agit de la France, dont je suis voisine, sur une mer qui nous est commune, et à propos de laquelle j'ai des soucis de défense nationale plus pressants, je dois dire que je ne peux pas accepter une autre thèse que celle qui conduit à la parité des marines."

C'était poser devant nous un grave problème, et dans l'ordre de la sécurité et dans l'ordre politique, du point de vue de nos relations actuelles et futures avec l'Italie. Nous avons, dans notre memorandum, indiqué tout de suite que nous



étions prêts à faire tous les gestes nécessaires pour donner à l'Italie des apaisements complets du point de vue de la liberté de la mer Méditerranée. Nous lui avons dit : "Nous sommes très prêts à conclure un accord avec toutes les puissances méditerranéennes, dont vous, qui les assurera de la liberté de cette mer. Si donc cette préoccupation vous domine, il est facile de vous procurer ~~une~~ des satisfactions, et quand vous voudrez engager des conversations sur ce point, nous sommes à votre disposition.

L'Italie n'a pas accepté une discussion sur ce point et elle a maintenu son droit rigide et absolu en ce qui concerne la parité. J'ai immédiatement fait observer, avec mes collègues de la délégation, et particulièrement avec le premier délégué, qui était M. Tardieu, que la situation, telle qu'elle se présentait, rendait à la France très difficile un accord général en tant que l'Italie s'y incorporerait, si elle maintenait sa prétention. Nous avons donné des mémoires par lesquels nous avons fait connaître notre position exacte et nos besoins.

Or, comment avons-nous interprété nos besoins ? Nous avons considéré qu'il n'était pas possible à la France d'envisager une marine qui ne comporterait pas un tonnage global d'au moins 640.000 tonnes, et, nous tournant vers l'Italie, nous avons dit : Il n'est pas question pour nous de tenter quoi que ce soit de nature à aggraver la situation entre nous. Mais il y a un état de fait qui n'est pas d'hier



ni même d'avant-hier, qui est le résultat d'une libre interprétation de nos besoins et de nos sécurités respectives, et qui fait apparaître entre nos deux marines une différence d'environ 230.000 tonnes, que nous vous demandons simplement de maintenir. Nous sentons bien que cette Conférence a surtout pour but d'empêcher une course aux armements frénétique avant surtout qu'ait lieu la Conférence générale destinée à examiner dans l'ensemble du monde les questions de réduction <sup>par</sup> des armements. C'est par conséquent/une convention à court terme, il me semble, que nous pourrions nous mettre d'accord sur ce point.

Nous n'avons pas l'intention de vous empêcher de construire des navires pendant cette période, nous n'avons même pas la prétention de vous empêcher <sup>d'en</sup> ~~de~~ construire comme nous, à condition que vous acceptiez que cette marge entre nos deux marines soit maintenue. C'est donc la consécration du statu quo que nous vous prions de vouloir bien envisager, et nous considérons que, ce faisant, nous entrons dans la voie d'une transaction importante avec vous et dont nous vous prions de vouloir bien mesurer toute l'étendue.

Messieurs, j'ai conscience, dans cette affaire, comme ministre des affaires étrangères, de n'avoir négligé aucun point de vue qui aurait pu être de nature à calmer les susceptibilités de l'Italie, à lui permettre d'envisager une question qui semblait prendre le caractère d'une question de prestige, avec toute la modération nécessaire. Je n'ai rien



fait qui pût être de nature à aggraver les choses et à rendre impossible un accord pour l'avenir, que je désirais fermement et que je croyais toujours possible.

J'aurais pu, avec mes collègues de la délégation, rechercher à Londres, par exemple, la possibilité d'un accord avec les trois autres puissances, qui aurait laissé l'Italie en dehors. J'ai pensé que, dans ces conditions, elle quitterait la Conférence avec amertume, que les relations entre elle et nous, bien loin de s'en trouver améliorées, se trouveraient au contraire empirées, et que nous nous trouverions, du point de vue naval, dans une situation presque inextricable, car, d'une part, nous serions pris dans un accord qui nous imposerait des limites, et, d'autre part, l'Italie, n'y étant pas incorporée, garderait toute sa liberté et pourrait entreprendre une course aux armements en surenchère avec nous, qui nous ferait une situation impossible. Ainsi, par exemple, un point préoccupait les conseils techniques de la marine. Messieurs, après la guerre, il faut bien dire que les diverses amirautés ont été très bousculées par l'étude des différents programmes à établir pour l'avenir. Elles ont essayé d'y incorporer le résultat de leurs expériences pendant la guerre navale. Elles ont été prises, à de certaines heures, par le goût de la vitesse excessive, en ne tenant pas compte des protections ni des cuirassements. A d'autres heures, c'est au contraire l'idée de protection qui a dominé. On a cherché des types de navires, on en a construit dans les



différents pays, on en a construit en France. Nous en avons plusieurs, qui sont de très beaux navires, qui réalisent théoriquement de très grandes vitesses et qui, par mer calme, dans les meilleures conditions atmosphériques, peuvent accomplir des raids remarquables. Ces navires, notre marine n'a pas manqué de les faire valoir, avec toutes leurs qualités, vous avez lu, dans toutes les revues du monde entier, des articles qui les présentaient comme des navires tout à fait exceptionnels et sur lesquels l'attention des populations s'était portée dès qu'ils arrivaient dans un port quelconque, plus ou moins lointain.

Et c'est vrai qu'ils avaient des qualités. Mais il est vrai aussi qu'ils avaient des défauts, et, à la dernière Conférence, nos techniciens ont été obligés de reconnaître que, du point de vue bataille, ces navires, à cause de leurs défauts complet de protection, ne pouvaient pas fournir de garanties de sécurité suffisantes, et que, du point de vue de la vitesse, dès qu'il y avait une mer un peu forte, des conditions atmosphériques mauvaises, leur vitesse théorique tombait d'un tiers ou même de moitié et qu'alors, tout compte fait, il était meilleur d'envisager des bateaux qui pouvaient avec un certain degré de cuirassement et de protection, donner des garanties de vitesse suffisantes, tout en permettant des ~~satisfactions~~ satisfaire aux nécessités du combat. Dans cet ordre d'idées, ces préoccupations s'avivaient du fait que, aux termes du traité, l'Allemagne avait la possibilité de



construire des croiseurs cuirassés et qu'elle venait de mettre en chantier et de lancer un type de ces cuirassés, l'"Amiral Scheer", qui réalisait des conditions tellement avantageuses que toutes les amirautés en étaient préoccupées. La France ne pouvait pas rester surclassée par un navire de ce genre. Elle était appelée à envisager un navire du même type, renforcé comme cuirassement, d'une vitesse plus grande, avec un meilleur armement. Mais comment faire ?

Les cuirassés ? Il était bien indiqué, dans toutes les conférences, que le désir des puissances, qu'il s'agit de l'Angleterre, des Etats-Unis ou du Japon, était de s'affranchir peu à peu de ces constructions monstrueuses et terriblement onéreuses et que l'orientation devait être vers la suppression de ces navires plutôt que vers le retour à des constructions de ce genre de bateaux.

Nous disions : le type qu'envisagerait la France aurait un tonnage modéré, 20.000 à 25.000 tonnes, mais si l'Italie se trouvait hors de l'accord, avec la pleine liberté de faire ce qui lui plairait, le lendemain du jour où nous aurions mis, pour surclasser l'"Amiral Scheer", un navire de 20.000 tonnes en chantier, l'Italie pouvait répondre en mettant sur cale un navire de 30.000 tonnes, comme elle en avait le droit, et même de 35.000 tonnes, et, immédiatement, nous nous trouvions dans les conditions les plus fâcheuses, et moralement et physiquement.

Vous voyez que là, il y avait un problème de premier ordre, et je dois dire que tous les techniciens avec lesquels



nous avons discuté ces questions-là nous ont dit : c'est celle-ci qui doit être mise au premier rang de nos préoccupations. L'intérêt d'un accord avec l'Italie, du point de vue technique, le principal intérêt, c'est d'obtenir d'elle, et autant que possible des autres nations, par contagion d'exemple, qu'on ne dépasse pas, comme type de croiseur cuirassé, le tonnage que nous aurons adopté, et qu'on ne dépasse pas non plus le type de canon dont seront armés ces navires.

Voyez, messieurs, par conséquent un des problèmes qui restaient posés, car la Conférence, vous vous le rappelez si elle a réalisé un certain nombre d'accords auxquels ont pu participer et la France et l'Italie, dans les choses essentielles, elle n'a pas pu établir une convention commune aux cinq pays, et on s'est séparé, l'Italie et la France ayant signé ce qu'elles avaient cru pouvoir signer pour leur compte faisant la promesse à la Conférence de garder un contact étroit et de continuer à négocier diplomatiquement pour essayer de se rejoindre et plus tard pour rendre possible un accord à cinq.

Une autre question dominait nos discussions, c'était la question des sous-marins. C'est une question très délicate, parce qu'elle trouve l'opinion anglaise très sensible, et il n'est pas difficile de le comprendre. L'Anglais moyen, si je puis m'exprimer ainsi, quand on lui parle de navires, a le souci de ses ravitaillements, il a le souci de ne pas être isolé dans son île, et tout naturellement, les



instruments qui sont susceptibles de lui donner des angoisses à ce point de vue sont ceux contre lesquels son animosité naît naturellement : il se rappelle les difficultés de la guerre, les précautions qu'il a fallu prendre et organiser péniblement et lentement pour assurer la liberté de ce qu'il appelle le Canal, c'est-à-dire de la Manche, et l'homme simple vous disait : "Mais la France fait des sous-marins en quantité. Pourquoi et contre qui ? Ce sont des bateaux qui sont pour la plupart très faibles comme tonnage, ils n'ont donc pas l'intention d'aller livrer bataille au large, c'est donc dans nos mers et dans notre voisinage qu'on en fera l'emploi."

Nous avions beau affirmer notre amitié réelle, certes, indiquer tous les emplois qu'on pouvait envisager pour la sécurité de la France, en laissant de côté toute arrière-pensée d'en faire usage vis-à-vis de l'Angleterre, il restait une espèce d'inquiétude et de méfiance qu'il était très difficile de faire tomber, d'autant qu'à la Conférence s'était posée la question de la suppression totale des sous-marins, pour des considérations d'ordre humanitaire, sur lesquelles il a suffi de souffler pour les faire disparaître, parce que vraiment elles n'avaient pas leur raison d'être ; nous n'avons pas eu de difficultés à faire comprendre que la mine qui fait sauter un navire et qui est ancrée sous l'eau, ou le torpilleur qui s'en va lancer sa torpille, n'ont pas plus d'âme ni de sentiment que le sous-marin qui évolue dans des conditions différentes. C'est une thèse qu'on n'a pas essayé de soutenir jusqu'au bout, mais elle avait été posée.



Donc, à ce point de vue, évidemment, nous devions rencontrer de grosses difficultés. Les chiffres qui étaient mis en avant étaient très différents. Les marines anglaise, américaine, japonaise, après de grandes difficultés entre elles, avaient arrêté le chiffre commun de 52.000 tonnes. Nous, nous avions déclaré que 85.000 tonnes nous paraissaient le chiffre nécessaire pour nos besoins. Il y avait là une marge énorme, une différence considérable, et naturellement il en résultait de grosses difficultés.

Mais enfin la difficulté principale, c'était l'Italie, d'autant que toutes nos conversations politiques engagées et qui avaient été conduites assez loin pour faire un accord complet entre les deux pays se trouvaient rester suspendues, ajournées, par cette déclaration du gouvernement italien : tant que la question de la parité n'aura pas été réglée avec la France, tant que la France n'aura pas accepté la parité, il est inutile de parler sur d'autres problèmes, nous ne pourrions pas nous entendre.



Nous ne nous sommes pas découragés. A l'assemblée de Genève qui a suivi la fin de la conférence de Londres, je me suis rencontré avec M. Grandi, mon collègue des affaires étrangères. Nous avons parlé pendant sept ou huit jours, nous avons essayé de rapprocher nos points de vue.

J'ai fait valoir le raisonnement que je vous tenais tout à l'heure, à savoir que l'Italie n'avait pas à demander de nouveautés, qu'elle pouvait très bien se contenter de ce qui existait et que, pour cette période de cinq ans, nous pouvions bien dire que l'état de choses ne se trouverait pas modifié entre nous, - ce qui voulait dire qu'il ne serait pas aggravé - et que c'était déjà un progrès sensible.

J'avais trouvé un homme assez bien disposé, mais ne pouvant pas dépasser les limites de son mandat qui étaient très strictes à ce moment.

Le ciel s'est couvert de nuages; il y a eu quelques éclairs, quelques retentissements de tonnerre, et les conversations ont cessé. Puis, lorsque l'accalmie s'est faite, nous avons recherché avec nos amis anglais et aussi avec les représentants du gouvernement italien comment on pourrait reprendre les conversations.

Alors il a été convenu que chacun des pays désignerait un technicien et que ces techniciens se mettraient en contact pour des conversations inofficielles qui n'engageraient pas les gouvernements, et que si, dans ces conversations poursuivies avec ténacité, ils arrivaient peut-être à rapprocher les



points de vue jusqu'à faire apparaître comme possible un accord, à ce moment-là les gouvernements sortiraient de leur silence et se saisi/raient du problème.

M. Massigli a été chargé pour la France d'entrer dans ces conversations, M. Rosso pour l'Italie et M. Craigie pour la Grande-Bretagne. Les conversations ont duré un an, avec des alternatives d'espoir/ et, dirai-je, de désespoir; et chaque fois qu'il m'a été possible de faire appel à la bonne volonté de nos amis anglais, qui se trouvaient avoir, par bonheur, des relations meilleures avec l'Italie, je n'y ai pas manqué. Et il est arrivé - je ne veux pas vous fatiguer, trouvant déjà que ces explications sont un peu longues, en vous entraînant dans des détails trop minutieux, - mais il est arrivé un moment où il est apparu que les points de vue étaient assez rapprochés pour qu'on pût espérer un accord.

Puis subitement la nouvelle est arrivée que l'Amirauté, sur la question des sous-marins et sur le chiffre de tonnage global que nous exigeons, avait pris une position négative; que le gouvernement britannique s'était réuni et que, impressionné par les arguments de ses techniciens de l'Amirauté, il semblait prêt à considérer comme impossible de conclure l'accord tel que nos experts en avaient posé la teneur.

A ce moment, je n'ai pas hésité à utiliser mon amitié personnelle avec mon collègue de la Grande-Bretagne M. Henderson. Je lui ai écrit une lettre pour lui indiquer la gravité de la situation et les dommages qui pourraient résulter d'une rupture des négociations, c'est-à-dire d'un échec. Cette



lettre, qui naturellement n'est pas retenue pour la publicité, était écrite sur un tout très amical;

"Mon cher Henderson,

"A l'heure où nous avons toutes les raisons de penser que les conversations engagées entre nos experts allaient enfin aboutir à d'heureux résultats, qu'un effort fait à Rome permettrait encore d'étendre, j'apprends que votre gouvernement formule des objections qui risquent de compromettre le ~~travail~~ travail accompli. Alors que la coopération confiante de nos représentants

des dernières délibérations de Genève, amenant ainsi dans la situation internationale une salubre détente, il me paraît paradoxal que, dans une affaire où les intérêts de nos deux pays ne devraient nullement se heurter, un désaccord s'élève entre Paris et Londres qui puisse rendre vain l'effort de compréhension mutuelle et entraîner de nouvelles complications dans les relations franco-italiennes..."

-Ici j'entrais dans le détail des chiffres que je viens de vous indiquer et je terminais:

"Je vous demande, mon cher ami, de bien peser la situation. D'un côté, si l'entente est réalisée, c'est une amélioration certaine des relations internationales et la possibilité de préparer dans une atmosphère confiante la conférence de 1932. De l'autre, c'est la reprise de la compétition navale entre la France et l'Italie; c'est l'aggravation des surenchères et de la méfiance dans la question du



désarmement. Ce sont en un mot des obstacles nouveaux sur la voie de la prochaine conférence. Enfin, et cela me touche encore davantage, à l'heure où la collaboration de nos deux pays est plus que jamais nécessaire dans l'intérêt de la paix du monde, c'est entre la Grande-Bretagne et la France de nouvelles difficultés.

"Voilà, mon cher ami, très franchement exposées, mes vues sur la présente situation. Je souhaite qu'elles vous convainquent que le moment est venu pour que du côté britannique on fasse un geste et pour que les gouvernements ne laissent pas mettre en péril le système sur lequel les experts, après un an d'efforts, sont enfin parvenus à s'accorder."

Je dois dire que le lendemain, sitôt après avoir pris connaissance de cette lettre, M. Henderson a réuni le gouvernement britannique; et tout de suite il a été convenu que le Ministre des affaires étrangères et le premier Lord de l'Amirauté prendraient le bateau pour venir à Paris et se mettre d'accord avec nous.

Ils sont venus; les experts se sont affrontés une nouvelle fois, ils ont examiné les choses de plus près. Et finalement l'entente entre la Grande-Bretagne et la France a été réalisée. Puis j'ai prié mes collègues de vouloir bien, pendant que les choses étaient en bonne disposition, aller à Rome indiquer l'accord de la France et de la Grande-Bretagne et essayer d'y incorporer l'Italie.



Ce qu'ils ont fait. Le gouvernement italien a alors accepté d'entrer dans les vues que nous avons indiquées tout à l'heure, à savoir de consacrer pour une durée de six années - la durée de l'accord de Londres - la différence de fait qui existe entre les tonnages globaux des deux pays et accepter pour nous le chiffre de 82.000 tonnes de sous-marins.

Ils ont simplement demandé le droit à la parité à l'égard des trois autres puissances. Ils ont dit : "Nous avons 47.000 tonnes de sous-marins. La Grande-Bretagne, les Etats-Unis et le Japon en ont 52.000. Nous demandons la parité."

Nous avons répondu que nous n'avions aucune objection. De sorte que les quatre autres puissances auront 52.000 tonnes de sous-marins et que la France maintient ses 82.000 tonnes qui lui sont consenties sous la réserve que vous avez entendue : le droit pour la Grande-Bretagne d'augmenter son chiffre de destroyers.

Nous avons donc convenu avec l'Italie et la Grande-Bretagne - qui doit associer à ses efforts personnels le Japon et les Etats-Unis - que les croiseurs cuirassés qui seront destinés à surclasser ~~xxxx~~ "l'Amiral Scheer", c'est-à-dire les bâtiments de 23.300 tonnes, soient le type qu'on ne dépassera pas. L'Italie s'engage à <sup>faire</sup> faire de navire ~~xxxx~~ d'un type dépassant ce tonnage.

Il a été entendu en outre que les canons de 340, qu'on avait envisagés pour être mis sur ces navires, et au sujet desquels du reste les techniciens avaient exprimé quelques inquiétudes du point de vue de l'équilibre, en



faisant valoir aussi la nécessité où ils seraient, pour établir des canons de ce calibre, de réduire l'épaisseur des cuirassements et de la ~~pro~~ protection, seraient remplacés par des canons de ~~500~~ 305. Et nous sommes arrivés à faire admettre que ce type de 305, estimé suffisant pour le surclassement que nous avions en vue, serait adopté par les différentes marines.

Naturellement en cette affaire on a fait preuve d'esprit de concession de tous les côtés, je dois le reconnaître. La Grande-Bretagne, en ce qui concerne les sous-marins, a fait un grand pas. L'Italie, du point de vue de la différence entre nos tonnages respectifs, a fait un grand pas.

Bien entendu, faire valoir un succès dans une négociation comme celle-là serait véritablement maladroit et, dirai-je, peu diplomatique. C'est une affaire dans laquelle chacun a mis du sien. Il n'y a pas de vainqueurs ni de blessés; tout le monde est satisfait de l'accord : c'est, je crois, le meilleur éloge qu'on puisse en faire.

En ce qui nous concerne, j'ai recueilli auprès des conseils techniques de la marine qui ont charge de la défense nationale sur nos fronts de mer la certitude qu'ils considéraient les chiffres de l'accord et les conditions de cet accord comme de nature à leur permettre d'assurer une entière supériorité à la France et la satisfaction complète de ses besoins.



Je considère par conséquent que l'accord, du point de vue français, est bon. Les Italiens s'en félicitent; les Anglais en sont enchantés. En Amérique et au Japon on s'en montre très content, sous la réserve qu'on a trouvé un peu fort peut-être le chiffre de sous-marins que nous avons exigé. Enfin, on n'en fait pas une ~~diff~~ difficulté. De sorte que l'accord à cinq se trouve fait.

Mais ce qui est important, ce sur quoi j'appelle votre attention, c'est que cet accord, qui doit avoir une durée de six ans, ne porte en rien préjudice à l'autorité morale ni à la compétence de la conférence générale de réduction des armements qui doit se réunir l'an prochain. Cette compétence reste entière, c'est-à-dire que la conférence se saisit du problème total des armements; armements terrestres, armements navals et armements aériens; la conférence a une libre interprétation de la situation dans son ensemble.

Mais vous voyez que c'est une convention de durée assez faible, que nous défendrons ~~aux~~ du reste parce qu'elle correspond, je crois à nos intérêts. Nous ne serons pas isolés si nous avons une défense de cet ordre à formuler, puisque nous sommes incorporés à un accord à cinq. Nous avons soulagé d'un grand poids des nations comme les Etats-Unis et le Japon, qui avaient le souci de ne pas être obligées de recommencer la course aux armements, très coûteuse, très difficile, et se voyaient pourtant à la veille d'être obligées de faire jouer la clause de sauvegarde introduite dans l'accord de Londres. Nous avons donc créé une atmosphère de détente. Au



point de vue mondial, c'est un résultat heureux. Il a un caractère politique qui n'est pas négligeable; et, si l'on veut bien avoir égard aux intérêts plus immédiats et plus directs de la France, il n'est pas douteux qu'entre l'Italie et nous désormais l'atmosphère se trouve dégagée de bien des nuages qui l'épaississaient d'une façon inquiétante. C'est maintenant la possibilité certaine de reprendre les conversations que nous avons en vue, dont certaines même avaient été assez avant. C'est, je crois, étant donné ce que sont nos difficultés, l'espérance permise, et très vive, d'aboutir à un heureux résultat.

Je n'ai pas besoin de vous dire que déjà les contacts sont pris dans cette vue, et je suis convaincu qu'un des effets moraux de l'accord dont nous vous avons parlé sera de faciliter et de rendre possibles des résultats que je désire de tout mon cœur et que je ferai tout ce qui est mon pouvoir pour obtenir.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Président, tout le monde se rend compte de la place que tient, dans la politique que vous menez depuis cinq ans, le nouvel accord que nous venons de signer.

Quant à la recommandation discrète que vous nous faites de ne pas trop mettre les chiffres en avant, touchant la victoire que nous avons obtenue pour les sous-marins à l'égard des quatre puissances, et pour le tonnage global à l'égard de l'Italie, je crois bien que vous avez entendu



nous dire ceci : moins nous ferons valoir les avantages que nous avons conquis, plus la politique d'entente avec l'Italie et les autres puissances sera facile .

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. J'en suis sûr, oui. D'ailleurs je connais assez l'esprit de la commission pour ne pas savoir que, ne l'aussé-je pas dit, la lacune aurait été comblée.

M. LE PRESIDENT. Vous savez que la commission des affaires étrangères n'a pas coutume de demander qu'on lui mette les points sur les i.

Je vais donner la parole à mes collègues, mais auparavant, mon cher Président, permettez-moi de souligner certains points qu'ils ont remarqués comme moi.

En somme nous avons un accord mondial à cinq, et en même temps nous avons un accord franco-italien.

Troisième point : il semble qu'à un certain moment vous avez rêvé d'un accord méditerranéen .

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Oui.

M. LE PRESIDENT. Et quatrièmement, nous avons un accord en vue pour les nouvelles négociations du désarmement de 1932 et de 1936.

Permettez-moi de vous poser une question. Cet accord mondial, vous nous avez dit que tout le monde en était satisfait. Nous, qui ne voyons que les journaux, nous entendons répéter que le Japon et les Etats-Unis font toutes sortes



de réserves sur cet accord. Pouvez-vous nous dire ce qu'il y a de vrai dans cette façon de raconter l'histoire ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je vais vous le dire. Très sincèrement, ils sont enchantés de l'accord. Seulement ils sont préoccupés de son incorporation. Et comme cet accord fait apparaître des différences assez fortes, en ce qui concerne les sous-marins, sur les chiffres demandés et obtenus par la France et les alliés, ils ont peur des discussions publiques.

Par exemple, au Japon on est très préoccupé d'éviter ~~même~~ ces discussions publiques de l'accord même devant le Conseil privé, parce que ceux qui ont négocié celui de Londres ont été l'objet de critiques très vives pour n'avoir pas obtenu un tonnage de sous-marins supérieur. Naturellement ils sont embarrassés du fait que le chiffre obtenu par la France vient souligner encore la chose.

Ce qu'ils recherchent avec nous en ce moment, c'est la possibilité d'une procédure qui ne les oblige pas à ~~régulariser~~ régulariser avec Londres. Je dois dire que, du côté des Etats-Unis, on trouve les mêmes préoccupations.

M. LE PRESIDENT. Autrement dit, satisfaction gouvernementale...

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Ils sont enchantés.

M. LE PRESIDENT. Enchantement gouvernemental, pour re-



prendre votre terme. Mais, d'un autre côté, défiance et même peut-être résistance de l'opinion. Dans ces conditions, que prévoyez-vous comme issue ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Qu'on va trouver un moyen d'entériner ces accords entre gouvernements sans qu'il soit nécessaire, pour les Etats-Unis et le Japon, d'instituer des délibérations spéciales.

M. LE PRESIDENT. Alors, s'il n'y a pas de délibération spéciale aux Etats-Unis et au Japon, je serai, je pense, assez embarrassé pour instituer en France une discussion générale. (Sourires.)

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Si vous voulez l'éviter, la chose n'est pas impossible. Nous faisons une convention à trois. Nous la faisons connaître aux autres puissances qui l'enregistrent et déclarent n'avoir pas d'observations à faire.

Pour ce qui est de nous, il ne s'agit pas d'une convention, mais d'un accord d'une très courte durée et touchant des constructions navales. Le Parlement va s'en trouver saisi par le fait qu'il va avoir à délibérer très prochainement sur une application, savoir sur la tranche navale. Celle-ci va être certainement discutée en fonction de l'accord, et il n'est pas douteux que l'accord se trouvera par ainsi visé dans la détermination des chiffres. C'est une formule que nous pouvons envisager, qui est parfaitement correcte et juri-



diquement solide. De sorte qu'il n'y a pas, je crois, d'obstacle irréductible à la possibilité d'arranger les choses. Du côté de Londres, nous ne rencontrerons pas de résistance.

Maintenant, vous avez parlé d'une chose importante, à quoi je vais répondre : c'est la Méditerranée...

M. LE PRESIDENT. C'est ce que j'allais vous dire, Monsieur le Président.

A côté de notre souci ~~de~~ d'une réconciliation franco-italienne, la commission a toujours eu le très vif sentiment que peut-être on pouvait concevoir une politique méditerranéenne de la France prenant avec elle toutes les puissances navales méditerranéennes, ~~les Portugais~~, l'Espagne, l'Italie, la Grèce...

Tout à l'heure, dans votre exposé, vous avez indiqué que cette politique navale avait été la vôtre et que vous aviez rencontré de la part de l'Italie presque un refus. Quelles ont été à ce moment les ~~raisons~~ raisons de l'Italie ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je crois qu'à ce moment elle avait pris une position de combat qui ne lui permettait pas d'envisager une possibilité d'accord. C'en était une. Elle l'a mise de côté en disant : "Pardon, il y a la question de parité d'abord qu'il faut régler." Ainsi sa position n'est plus la même. De sorte que le problème de la Méditerranée, aussi important pour elle que pour nous, peut parfaitement se poser de nouveau.

Je considère du reste que c'est un des éléments essentiel



de la paix. Le jour où on aura trouvé le moyen de faire entre les nations méditerranéennes un accord pour la liberté de la mer, on aura fait un grand progrès. Je n'ai pas besoin de vous dire que je poserai de nouveau le problème et que j'espère le résoudre dans les meilleures conditions.

M. LE PRESIDENT. Pouvons-nous être sûrs que des accords partiels n'ont pas été déjà conclus ? On a vu une intimité assez brusque, mais assez profonde, s'établir entre l'Italie et la Grèce. On nous a parlé à certain moment de pareille intimité entre les deux gouvernements fascistes de Rome et de Madrid. Le jour où l'Italie n'a pas voulu discuter cette question avec nous, n'a-t-elle pas commencé le travail de son côté ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Entre Madrid et Rome il n'y a jusqu'à présent aucun accord. Il y a accord entre Madrid et Paris. L'accord entre Rome et Madrid a été envisagé, mais n'a pu eu lieu. Ce qui s'est fait, c'est l'accord entre Paris et Madrid.

Je crois que les différents accords entre les pays méditerranéens sont basés sur des traités d'amitié, de conciliation et d'arbitrage, des engagements ~~reciproques~~ réciproques de ne pas se faire la guerre dans cette mer. Ce sont donc des pactes de non agression qui ne nous gênent en rien pour les vues qu'on pourrait avoir sur un accord d'ensemble entre puissances méditerranéennes.

M. LE PRESIDENT. Mais, entre l'Italie et la Grèce,



on peut croire qu'il y a des stipulations précises concernant une coopération navale dans l'Archipel dans des circonstances déterminées. J'ai été mêlé à un certain moment à des négociations entre le gouvernement du roi Constantin et le gouvernement italien; et, connaissant M. Venizelos comme je le connais, je ne suis pas sans inquiétude, étant donné l'intimité du gouvernement grec avec le gouvernement italien.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Vous savez que M. Venizelos est très prudent et très peu porté à signer des traités d'engagements stricts et qui puissent ~~maxim~~ handicaper l'avenir. Etant donné les assurances qui m'ont été données, je crois qu'il n'y a aucun contrat de ce genre. Je ne vois pas du reste le contrat qu'ils auraient pu signer., à moins que l'une des puissances se subordonne tout à fait à l'autre, perde toute son indépendance; et je ne vois pas comment M. Venizelos y trouverait un intérêt quelconque. Je ne vois pas quel engagement pourrait être pris entre l'Italie et la Grèce.

Je vois bien quels engagements pourraient être pris entre la Grèce, l'Italie et la Turquie par exemple. Je vois en même temps comment, en ce qui concerne au moins les luttes à engager dans la mer Noire, ~~maxim~~ ils pourraient à ces engagements associer la Russie. Mais, entre la Grèce et l'Italie isolées, vis-à-vis de toutes les autres puissances, je ne vois pas quels engagements pourraient être pris.

M. LE PRESIDENT. Moi, je le vois très bien. Il y a un



souvenir qui a pesé sur la politique grecque depuis soixante-dix ans. C'est le précédent de l'Angleterre possédant les sept îles Ioniennes et les remettant à la Grèce. Quand on voit l'Italie posséder les douze îles qui ne peuvent lui servir à rien - c'est pour elle un mât de cocagne où elle est très fière de planter son drapeau, - ne craignez-vous pas que ce qui s'est passé entre la Grèce et l'Angleterre puisse se reproduire entre la Grèce et l'Italie ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je ne vois pas la Grèce reprenant les îles, et je ne vois pas l'autre partie prête à les lui donner.

Je crois que la Grèce est préoccupée de ne pas donner de méfiance à la Yougoslavie, avec laquelle elle a toujours gardé des contacts; et je ne vois pas M. Venizelos ayant pris des engagements stricts.

Du reste, lorsqu'il a été question d'une possibilité d'aménager quelque chose dans la Méditerranée, ce n'est pas de ce côté que nous avons rencontré de la résistance, au contraire. Et depuis le moment où des conversations se sont engagées avec l'Italie, ils ont eu le souci d'obtenir de nous l'assurance qu'on ne ferait rien en dehors d'eux; ce qui indique qu'ils ont le vif désir de ne pas être absents et de participer à l'accord qui pourrait se faire.

M. LE PRESIDENT. Est-ce que le présent accord naval peut avoir une influence directe ou indirecte, est-ce que, soit des conversations préliminaires, soit des stipulations,



sinon secrètes, au moins morales peuvent nous engager à l'égard de la conférence de désarmement de 1932 ou à l'égard de la conférence de révision et de limitation des armements de 1936 ?

Est-ce que, d'un côté ou d'un autre, l'accord naval change notre situation ou engage nos décisions futures ou notre liberté ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Rien ! Nous avons gardé notre liberté totale. Mais un des ~~heureux~~ effets de nos conversations a été ~~xxxxxxxx~~, à la commission provisoire de réduction des armements, de permettre des contacts qui ont rendu possible une majorité pour les motions que nous avons proposées et qui ont contribué à constituer le protocole sur lequel la prochaine conférence aura à travailler.

Dans la plupart des cas où M. Massigli a eu à soutenir nos propositions - ce qu'il a fait avec beaucoup de compétence et de dévouement, - il a rencontré la bonne volonté des représentants de l'Angleterre. Je peux dire que la collaboration a été aussi étroite qu'elle pouvait l'être. C'est grâce à elle que sur un grand nombre de points la France a pu faire triompher ses vœux. Par conséquent, si le protocole de la prochaine conférence a été très amélioré, c'est grâce à ces contacts; et je dois dire que ces contacts étaient en vue de l'accord italien qui s'est réalisé plus tard. Vous voyez là s'établir une collaboration qui ne peut qu'être heureuse. J'espère bien la maintenir d'ici la conférence



dans tous les travaux de préparation qui seront nombreux, - on parle, je crois, d'un comité qui aurait à s'en occuper d'une façon permanente, - et qu'il sera possible d'arriver à la conférence avec des vues communes sur certains articles et de réduire au minimum le danger des improvisations.

M. LE PRESIDENT. Nous avons bien vu dans les journaux le résultat de cet accord comme collaboration franco-anglaise en vue de la conférence du désarmement. Mais d'un autre côté - je vous parle d'après les journaux et je n'y attache que l'importance qu'il faut y attacher - est-ce que, en ~~face~~ face de cette collaboration franco-anglaise n'ont pas apparu quelques traces d'une collaboration italo-allemande ?

M. LE COMTE DE BLOIS. L'honorable ministre des affaires étrangères voudra bien me permettre de faire quelques réserves, non pas seulement sur l'accord lui-même, mais sur la série d'accords qui depuis dix ans, ont pesé sur notre politique morale et militaire. M. le ministre des affaires étrangères sait toute ma sympathie pour sa personne, toute mon admiration pour son talent. Malheureusement, il sait, et je ne le lui ai jamais caché, mes réserves sur l'orientation de la politique générale de la France.

La politique de la paix, nous en sommes tous partisans. M. le ministre des affaires étrangères semble vouloir fonder cette politique sur des arbitrages et des pactes conclus dans le monde entier. M. le ministre des affaires étrangères dit : "mais sur le point de la sécurité, j'ai pris mes précautions, j'ai consulté les techniciens, et ces techni-



M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Non. L'Allemagne se trouvera en accord avec l'Italie chaque fois naturellement qu'elle formulera une pétition qui correspondra au désir de l'Italie. Mais il n'y a pas d'accord établi entre elles. Il y a des possibilités de contact, tantôt sur un point, tantôt sur un autre, mais il n'y a pas de contact. Ce qui le prouve, du reste, c'est l'accord qui vient de se réaliser entre la Grande-Bretagne, la France et l'Italie. S'il y avait eu des accords de la catégorie que vous envisagez, il n'est pas douteux que nous aurions rencontré beaucoup plus de résistance.

M. LE COMTE DE BLOIS. L'honorable ministre des affaires étrangères voudra bien me permettre de faire quelques réserves, non pas seulement sur l'accord lui-même, mais sur la série d'accords qui depuis dix ans, ont pesé sur notre politique navale et militaire.. M. le ministre des affaires étrangères sait toute ma sympathie pour sa personne, toute mon admiration pour son talent. Malheureusement, il sait, et je ne le lui ai jamais caché, mes réserves sur l'orientation de la politique générale de la France.

La politique de la paix, nous en sommes tous partisans. M. le ministre des affaires étrangères semble vouloir fonder cette politique sur des arbitrages et des pactes conclus dans le monde entier. M. le ministre des affaires étrangères dit : "Mais sur le point de la sécurité, j'ai pris mes précautions, j'ai consulté les techniciens, et ces techni-



ciens m'ont assuré que les pactes conclus n'influaient pas sur la sécurité et que la sécurité était respectée." Là-dessus, nous ne sommes plus d'accord. Je considère l'acte de Washington de 1921 comme un premier pas fâcheux dans cette voie. Je suis un des rares sénateurs à avoir voté contre les accords de Washington. Par conséquent, il n'y a pas lieu de ~~se~~ s'étonner si je fais des réserves sur le reste.

Je rends hommage à la continuité des vues et à l'admirable habileté de M. le ministre des affaires étrangères, qui a su manier les gouvernements successifs et les amener tous à ses vues. Mais enfin, il est bien certain que pour ne parler que du présent, l'accord de Washington étant relégué dans le passé le plus lointain, le dernier accord ne nous donne pas, à mon sens du moins, la sécurité, tout au moins la sécurité par tous les temps, car, monsieur le ministre des affaires étrangères, vous disiez tout à l'heure, avec juste raison; "par mer clame, nos bâtiments nous donnent satisfaction", mais il faut, pour que notre sécurité soit complète, que par tous les temps, comme le disait M. le ministre de la marine, ~~qui~~ nous puissions assurer notre passage d'une façon continue en Méditerranée, entre la côte d'Afrique et la côte de France. M. le ministre de la guerre a affirmé à plusieurs reprises que notre couverture était insuffisamment étoffée. Il s'agit donc, non pas d'une question de jours, mais peut-être d'une question d'heures, pour que cette couverture soit renforcée en temps utile par les troupes venues d'Afrique. Je



préciserai davantage les points techniques qui, dans l'état actuel des choses, nous rendent cette liaison très précaire. Vous avez dit : "l'accord que j'ai obtenu maintient la situation de fait actuelle entre l'Italie et la France". Mais cette situation de fait n'est pas seulement une question de tonnage c'est aussi une question de qualité des bâtiments, et M. le ministre de la marine ne nous a pas caché que en ce qui concerne les croiseurs de 5.300 tonnes, l'Italie est fort en avance sur nous, parce qu'elle en construisait alors que nous n'en construisons point. Par conséquent, par mer mauvaise, agitée, ce qui est souvent le cas en Méditerranée, il n'est pas dit du tout que nous puissions assurer d'une manière permanente, et c'est sur l'adjectif permanente que j'appuie, notre liaison. Evidemment, le ministre de la marine nous dit : "dans l'avenir, je construirai". Si les choses peuvent rester en l'état actuel jusqu'en 1936, tout ira pour le mieux, mais si par impossible il se produisait une tension, si les observations très justes de M. le président de la commission des affaires étrangères avaient une suite, s'il se produisait un accord entre l'Italie et l'Allemagne, d'une part, l'Italie et l'Espagne de l'autre, - car enfin j'entends bien que vous avez des assurances pour le moment en Espagne, mais pour l'avenir, oseriez-vous dire que la situation de l'Espagne sera dans six mois, dans un an, ce qu'elle est aujourd'hui ? Nous avons vu les influences allemandes très fortes en Espagne au moment de la guerre, et vous le savez mieux que personne. Alors nous



nous trouverons étranglés avec ~~unxxxxxxx~~ une Corse inorganisée, entre la Sardaigne, l'Italie et une Espagne incertaine, pour ne pas dire hostile, et une puissance navale tout à fait insuffisante pour dominer ces éléments hostiles. Je mets les choses au pire, je pousse au noir, mais malheureusement il n'est pas interdit de penser que ces choses-là se passeront. En conséquence, réservant le point de vue technique, je trouve que l'accord actuel, étant donné les forces existantes et non pas seulement les possibilités de construction, nous place dans une situation délicate, parce que le point vital pour nous, qui est le passage de la Méditerranée, n'est pas assuré, et il l'est d'autant moins que les paquebots rapides qui devaient être construits sur une des tranches de l'outillage national ne sont pas prévues et que par conséquent vous êtes soumis à des lenteurs de transport. Je ne veux pas abuser plus longtemps des instants des deux commissions. Je me borne à des observations extrêmement générales. Il est clair que pour ma part je regrette qu'on ait fait un pas de plus dans une voie que je considère comme malheureuse, c'est-à-dire vous nous avez réunis avant la 2e conférence de Londres, ~~xxxxxxx~~ les deux commissions ; l'honorable M. Lémery et M. de Kerguézec, qui étaient alors notre président, ont posé les principes suivants : la France demande un tonnage global, on n'entrera pas dans les catégories, et chaque pays aura le droit et la liberté, selon le tonnage global, de répartir ses types de bâtiments comme il l'entendra ; vous pouvez vous reporter, M. le président, au procès-verbal de la commission, aux paroles



de M. Lémery : cela avait été, si mes souvenirs sont exacts, qu'il avait été entendu qu'étant donné l'étendue de notre empire, chaque pays avait déterminé son tonnage global, liberté lui étant laissée de répartir dans les catégories qui sembleraient le plus opportunes, ce tonnage. Malheureusement, je vois avec grand chagrin qu'on est entré dans la voie des catégories et, chose plus grave, dans la voie du détail des calibres, ce qui a également une grosse importance, tant au point de vue de contrebattre l'"Amiral Scheer" que les Italiens, à supposer qu'une tension se produise, et je regrette que <sup>techniques.</sup> les commissions/avant les conversations que vous avez eue avec M. Henderson et en particulier la commission de la marine, n'aient pas été entendues. Actuellement, nous nous trouvons dans la situation suivante : ou refuser ou accepter. Refuser, c'est bien difficile ; accepter, c'est, je ne vous le cache pas, à mon sentiment, courir un certain risque.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. - Je suis étonné de la façon dont ces observations sont formulées, et je vais vous dire pourquoi. Les raisons mêmes que vous venez de donner de votre inquiétude sont celles qui devraient militer le plus ardemment à vous féliciter de l'accord, car s'il y a un point sur lequel l'accord apporte des modifications, c'est précisément sur celui qui correspond au souci que nous devons avoir de ne pas rester dans la situation où nous sommes, d'une Italie possédant des petits navires rapides que nous n'avons pas et qui peuvent contrarier nos transports de



troupes. Une des caractéristiques de l'accord, c'est que nous allons avoir désormais le droit de construire ces navires que nous n'avons pas. Le fait de ne pas faire d'accord ne nous aurait pas donné ces navires, puisque l'état de choses actuel, c'est que l'Italie a un certain nombre de ces petits bateaux de plus que nous, et c'est une inquiétude de l'Amirauté. Désormais, par les conditions dans lesquelles sont envisagées nos constructions, avec, pour base, cet accord, cette différence n'existera plus. Par conséquent, ce sera au moins une amélioration.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est un espoir.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. S'il y a une conclusion à votre observation, c'est qu'il valait mieux ne pas faire l'accord. Si on ne faisait pas l'accord, la situation qui existait était consacrée.

M. LE COMTE DE BLOIS. Mes observations portent sur dix ans.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je prends les choses telles que je les ai. Si on ne faisait rien, si on ne faisait pas cet accord, je ne vois pas en quoi notre situation était améliorée, elle ne pouvait que s'empirer par la liberté totale qu'avait l'Italie de faire ce qu'elle voulait. Elle avait la liberté et nous aussi. Nous entraînions la dénonciation de la Conférence de Londres, ce qui n'amélio-



rait pas nos relations avec l'Angleterre ni avec le Japon ni avec les Etats-Unis. Par conséquent, moralement, notre situation n'était pas améliorée, mais physiquement, elle ne l'était pas non plus, car nous nous trouvions en présence d'une Italie qui restait dans les dispositions où elle était, c'est-à-dire dans des dispositions pas fameuses, jouissant de sa liberté totale et mettant en chantier tous les navires qu'elle avait annoncés, c'est-à-dire aggravant l'état de choses.

L'accord au moins nous permet de redresser une situation qui n'était pas bonne, et comment la redresser ? Je vais vous ~~faire~~ faire un aveu, j'aime beaucoup la mer, j'ai des petites connaissances d'amateur sur la façon de l'aborder mais je ne suis pas un amiral et, dans toutes ces affaires - vous parlez des conseils techniques : ils ont été constamment réunis et ce sont leurs décisions qui nous ont guidés ; ce sont eux qui nous ont donné les considérations par lesquelles nous nous sommes déterminés. Quand vous parlez de l'accord de Washington, je n'ai rien fait là que sur l'indication des conseils techniques qui se trouvaient là, sous la haute direction de l'amiral De Bon, qui passait pour un de nos meilleurs marins, et toutes les décisions prises l'ont été en fonction de ses avis, de ses conseils.

M. LE PRESIDENT. L'amiral De Bon est une des admirations de M. de Blois.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Eh bien !



il a été ~~participant~~ par conséquent le conseil et le guide. Les accords de Washington ont au moins eu pour effet de nous éviter ces constructions formidables des grands cuirassés, qui coûtaient des prix énormes et que notre situation financière ne nous permettait pas d'envisager de construire. Vous vous rappelez dans quelle situation financière nous étions. Quand un pays envisage la situation et l'organisation de sa défense nationale, il ne faut pas qu'il oublie qu'il y a une caisse qui doit payer et il ne faut pas lui demander plus qu'elle ne peut donner.

Par conséquent, cette Conférence de Washington, qui a abouti à un accord pour dix ans, a ralenti les constructions monstrueuses et formidablement coûteuses des grands cuirassés et à ce point de vue, elle nous a donné une certaine aisance dont nous profitons maintenant.

Maintenant, vous parlez du tonnage global. Notre situation est loin d'être empirée. Elle était de 628.608 tonnes. A l'expiration de l'accord actuel, elle sera de 670.723 tonnes.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Mais avec des catégories.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. C'est nous qui les choisissons. Pour obtenir 82.000 tonnes de sous-marins alors que les autres n'en ont que 52.000, il a tout de même bien fallu catégoriser notre volonté. Vous trouvez que



c'est une mauvaise condition de l'accord que la France ait 82.000 tonnes de sous-marins tandis que les autres...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je n'ai pas dit cela.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. C'est tout de même un des éléments de l'accord que nous faisons. Au lieu de faire des grands croiseurs de 10.000 tonnes en abondance, comme on l'avait envisagé à un moment donné, des navires légers, sans protection et qui ne sont pas par conséquent des unités de combat, d'après tous nos marins, quand nous y renonçons, dans une certaine mesure, pour avoir un croiseur de 23.300 tonnes, pouvant surclasser le navire allemand, avec la certitude que l'Italie n'en fera pas d'un tonnage supérieur, car c'est cela qu'il fallait obtenir, nous améliorons notre situation, c'est indiscutable.

Que cette situation, dans la liberté, ait pu être rendue meilleure encore, si les autres pays n'avaient pas usé, eux aussi, de leur liberté, ce n'est pas douteux, mais nous sommes obligés de compter avec les autres. Moi, comme ministre des affaires étrangères, je ne crée pas les faits, j'essaie de les adapter, d'en tirer parti et si un certain nombre de gouvernements ont bien voulu entrer à de certains points de vue dans les considérations que je leur faisais valoir, c'est parce qu'ils ont pensé qu'il était difficile de pratiquer une autre politique.

Je voudrais bien avoir le mérite d'avoir créé cette politique : elle a été créée par les circonstances, par les



événements.

M. LE COMTE DE BLOIS. Personne ne vous refuse ce mérite.

M. LE COMTE DE BLOIS. Vous voyez qu'elle s'élargit. On pouvait dire : en vous plaçant dans la nécessité d'une étroite et presque exclusive collaboration avec l'Allemagne, vous vous trouvez sous une espèce de pression qui peut être dangereuse à de certaines heures, quand d'autres puissances restent en dehors et boudeuses. Aussi, vous voyez que l'accord italien, qui nous permet de dissiper les malentendus à ce point de vue-là au moins, avec l'Italie, et d'envisager la possibilité d'un accord avec elle, la faisant entrer dans le système général de paix pratiqué par la Grande-Bretagne et la France, je suis convaincu que c'est une amélioration dans la voie du progrès vers la paix.

Je ne crois pas qu'il y ait des raisons d'être troublé par les conditions de cet accord, je suis convaincu qu'il sauvegarde toutes les conditions de sécurité qu'on peut désirer, et je répète que les amiraux qui ont la charge de la défense nationale ont déclaré que cet accord les satisfait et leur donne toutes les possibilités de sauvegarder la sécurité de la France.

M. LE PRESIDENT. Alors, monsieur de Blois, nous verrons les amiraux jeudi ?



M. LE COMTE DE BLOIS. Non, parce que j'ai renoncé à causer avec les marins actuels ; ce sont des camarades, il y a des choses qu'ils m'ont dites personnellement et que je ne pourrais pas répéter. D'une manière générale, les officiers généraux sont extrêmement déferents envers le gouvernement et ce n'est pas moi qui les en blâmerai.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Ils ont leur liberté.

M. LE COMTE DE BLOIS. Vous avez invoqué l'amiral De Bon. Il est mort. Il me faisait l'honneur de m'accorder beaucoup de bienveillance. Après Washington, il m'a dit : "Si j'abais été le maître, quand les Etats-Unis, le Japon et l'Angleterre nous ont apporté la proportionnelle qu'ils avaient décidée en dehors de nous, je serais parti immédiatement."

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Il n'en a jamais été question. Cette proportionnelle n'a pas été établie en dehors de nous.

~~M. LE COMTE DE BLOIS.~~ Ils sont venus apporter des propositions que nous pouvions parfaitement repousser, et il suffisait de dire que nous n'acceptons pas pour qu'elles ne fussent pas acceptées, puisque rien ne pouvait se faire qu'à l'unanimité. Mais les conseils techniques qui accompagnaient la délégation française ont été d'avis qu'il n'y avait pas li



de rompre la Conférence. Je me méfie des positions héroïques qu'on prend après la bataille. J'aime mieux considérer celles qu'on prend pendant la bataille.

~~M.~~ M. LE COMTE DE BLOIS. J'ai eu le témoignage de deux amiraux membres du conseil supérieur de la marine, le témoignage formel, j'ai le regret de vous le dire.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Mon cher sénateur, vous savez que l'amiral De Bon était d'une très haute conscience et qu'il avait le très haut souci de sa fonction. Il était le chef d'état-major de la marine française. Il avait entre les mains la charge de défendre la marine française. Par conséquent, il avait la haute mission d'empêcher que la défense nationale ne fût compromise. Et le voilà, à la tête de la délégation, à côté d'un ministre civil qui ne fait pas son devoir, il a le sentiment que la France ne devrait pas rester, qu'elle ne devrait pas accepter une proposition, et il n'en dit rien, et il accepte cela, le chef de la défense nationale au point de vue maritime !

M. LE COMTE DE BLOIS. Nous avons vu cela tous les jours, au moment de la loi d'un an.

M. HENRY BERENGER. On le voit tout le temps. Toutes les fois qu'on fait une négociation, on peut être sûr qu'par derrière, un certain nombre de collaborateurs déclarent qu'ils l'auraient faite différemment, mais, au moment où on



négoce, ils sont entièrement d'accord avec vous/

M. LE COMTE DE BLOIS. Je prétends qu'on voit tout le temps des chefs militaires qui ont une opinion, qui prétendent qu'on ne leur a pas posé la question une fois et qu'ils ont dû s'incliner.

M. LE PRESIDENT. La remarque de M. Bérenger est plus générale.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je voudrais vous enlever un souci, vous dire comment se font ces choses-là. Tous les matins, la délégation était réunie, complète, depuis les amiraux jusqu'à des officiers techniciens de petit grade. L'ordre du jour de nos discussions à chaque séance de la Conférence était apporté dans cette réunion. Chacun donnait son avis, chacun discutait en pleine et entière liberté, et c'est après avoir arrêté d'un commun accord les résolutions qui seraient soutenues à la Conférence que les délégués chargés de les faire valoir partaient. Et il en était toujours ainsi. Tout récemment encore, dans mon cabinet; avec l'amiral Darlan, je disais : "Vous êtes sûr qu'avec ces chiffres-là, vous avez la possibilité d'assurer la défense nationale ? - Oui." Et je n'ai dit, moi, oui qu'après avoir acquis la certitude. Qu'est-ce qu'on peut faire de mieux ? Et jamais, en matière de défense nationale, je n'ai fait autre chose que cela. Vous vous y connaissez, en matière de marine ?



M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Très peu, mais je suis resté en contact.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je voyais à l'autre commission de la Chambre, un ami qui a une certaine liberté d'esprit pour discuter cela, qui connaît ces questions-là, c'est Le Cour Grandmaison. Il a pris la parole pour faire un éloge de l'accord, complet et sans réserves.

Vous voyez bien que c'est difficile...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS...de mettre les marins d'accord entre eux !

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Il y a des appréciations très différentes. Ce qu'il y a d'intéressant, dans cette affaire-là, c'est que, malgré tout, elle crée une détente, elle est accueillie par les diverses opinions publiques comme un élément de sécurité, elle permet aux peuples de s'affronter dans des conditions meilleures. C'est déjà un fait.

M. LE COMTE DE BLOIS. Je ne méconnais les avantages. Je crains...

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Maintenant, les catégories. Nous avons en effet fait valoir le tonnage global pour des raisons que vous connaissez bien. Mais, à Londres, dès que la question a été posée, immédiatement les techniciens ont dit : "Oui, à condition qu'on sache la répar-



tition par catégorie, parce que nous avons des préoccupations dans certaines catégories. Précisément à cause des convois dont il faut assurer la marche, nous avons des préoccupations que nous espérons faire triompher". Or, elles ont triomphé. Nous allons avoir les petits bateaux protégés assez rapides qui vont faire disparaître la supériorité momentanée de l'Italie à ce point de vue. Par conséquent, c'est une amélioration.

M. MARTIN-BINACHON. Il faut voir le problème dans son ensemble. Nous avons suivi une politique navale, et c'est un peu la faute de la commission de la marine. C'est elle qui a fait ces 10.000 tonnes. Moi-même j'ai demandé des explorateurs, on ne me les a pas donnés. Mais nous ne pouvons pas poursuivre trois politiques : les 10.000 tonnes, les condottières et les sous-marins. Nos sous-marins serviront à quelque chose. Il faudrait se poser une question de stratégie, celle de savoir si notre grand nombre de sous-marins ne mettront pas à la raison les condottières. Tout cela, nous le réglerons jeudi, mais pas aujourd'hui.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Quelle était avant la guerre la position relative de la marine française par rapport à la marine britannique ? Environ 40 %. Quelle est-elle aujourd'hui ? Plus de 50 %. On ne peut pas dire par conséquent que dans ces différents accords, le chiffre de notre tonnage ait baissé par rapport à la plus grosse marine du



monde. Ils s'en sont rapprochés.

M. LE COMTE DE BLOIS. C'est la qualité et l'âge des bâtiments qu'il faut considérer.

M. LE PRESIDENT. Je crois que c'est jeudi, monsieur de Blois, que nous discuterons cela.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Le point sur lequel l'Angleterre a fait le plus grand effort pour réduire notre tonnage, c'est les sous-marins. Or, c'est là-dessus que nous avons obtenu le succès le plus marqué, par une différence énorme et notre tonnage est supérieur à celui des autres marines: je vous assure que cela n'a pas été très facile. L'Angleterre faisait montre d'un particularisme très vif, et je vous garantis que ses techniciens, dans toutes ces affaires, soutenaient leur cause avec une certaine ardeur. Je dois dire que les nôtres ont fait montre de la même bonne volonté. Moi, j'étais là, attendant qu'on me mette entre les mains un dossier possible pour le discuter;

M. BERGERON. Au début de son exposé, M. le ministre des affaires étrangères a déclaré que cette négociation avait été dominée par le souci de la défense nationale, et assurément il y a là pour nous un apaisement. Il me surprend tout de même que l'Amirauté, les experts techniques navals, après avoir d'une façon assez constante, maintenu envers et contre tous notre tonnage de sous-marins de 96.000 tonnes, en soient arri-



vés à dire que notre défense et notre sécurité pouvaient se contenter de 82.000 tonnes. Je dis cela parce qu'il résulte des chiffres que j'ai établis selon les tranches navales du programme, ~~telles qu'elles devaient~~ <sup>telles qu'elles devaient</sup> se présenter devant le Parlement, que si on avait fait jouer ces tranches navales à plein, <sup>pu</sup> en 1934, nous n'aurions réellement ~~pu~~ opposer aucun bâtiment de surface à la flotte allemande rapide, et nous n'aurions eu réellement que 24 sous-marins à opposer au 19 bateaux allemands.

Quoi qu'il en soit, du moment que nous avons fait un accord et que, pour faire un accord, il faut céder sur certains points, je passe assez volontiers sur ce chiffre de 82.000 tonnes.

Mais il y a un point qui me préoccupe plus spécialement dans cette négociation des sous-marins, c'est le suivant. L'Angleterre dit : "Attendons la Conférence générale du désarmement, 1932. A ce moment, revision des armements, nous espérons que la France sera amenée à rabattre encore sur son tonnage en sous-marins, que de 82.000 tonnes, ce tonnage pourra se rapprocher du tonnage donné aux Etats-Unis et au Japon."

Lorsque l'Angleterre a fait cette hypothèse, elle a eu grandement raison à mon sens de dire : "Mais si toutefois cette revision générale des armements amenait la France à maintenir le tonnage de 82.000 tonnes, nous réservons quant à nous dès maintenant notre pleine liberté d'action pour accroître le nombre de nos destroyers. Nous en avons 150.000 tonnes



suivant l'accord de Londres, mais dans la mesure qui nous conviendra, nous élargirons ce chiffre et nous pourrons construire."

Monsieur le ministre des affaires étrangères, je vous pose la question plutôt qu'à M. le ministre de la marine, parce qu'à ce moment, il y a sans doute une clause d'ordre politique qui vous a amené à ne pas demander une compensation pour la France, car la compensation aurait été la suivante : Si vous, Angleterre, vous conservez toute votre liberté d'action pour la Conférence générale du désarmement pour accroître votre tonnage de destroyers, il est bien entendu que l'engagement que je prends par l'accord naval de demeurer au chiffre de 82.000 tonnes jusqu'en 1936 ne tiendra plus, et que moi-même je serai peut-être amenée à réviser, à augmenter mon tonnage de sous-marins, et par conséquent à réserver moi-même le jeu d'une clause de sauvegarde.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES.....



M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Mais, Monsieur le sénateur, l'Angleterre a envisagé - et par loyauté elle nous l'a fait savoir - la possibilité de demander un complément de destroyers si notre chiffre de sous-marins est maintenu. Cela implique qu'elle pense que nous en demanderons le maintien. Mais je trouve très naturelle cette réserve. Le destroyer est l'arme à appliquer à la défense contre les sous-marins. Or elle avait calculé son chiffre de destroyers d'après le nombre de sous-marins qu'elle supposait que nous aurions. Nous en avons 30.000 tonnes de plus qu'elle avait supposé. Comme elle n'a pas modifié son programme et qu'elle ne veut pas faire jouer la clause de sauvegarde, elle nous dit : "Je vous préviens que, si votre chiffre est maintenu, je me réserve, à la conférence, de demander une augmentation du nombre de mes destroyers, puisque ce sont les adversaires du sous-marin." Nous ne pouvons vraiment pas lui dire : "Nous vous refusons le droit de demander cette augmentation; Nous maintenons notre droit à une augmentation du nombre de nos sous-marins et nous exigeons que vous restiez sans défense devant eux."

M. BERGEON. Je comprends parfaitement l'attitude prise par l'Angleterre. Il n'est pas douteux qu'elle devait se réserver ce droit. Mais là où est le mal, à mon sens, c'est qu'elle ne limite pas le chiffre auquel elle pourra porter le tonnage de ses destroyers dans cette hypothèse.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Si, elle l'avait



écrit, elle avait indiqué qu'il fallait tant de tonnes de destroyers pour faire face à tant de tonnes de sous-marins. C'est donc une limitation de son chiffre. Il n'est du reste pas dit que, lorsqu'elle émettra cette prétention, elle rencontre un avis favorable des Etats-Unis et du Japon; elle aura à lutter avec eux. Mais elle nous prévient de la demande qu'elle pourra être appelée à faire.

Nous pouvions d'autant moins lui dire non que nous l'y avons invitée en soutenant notre chiffre. Nous lui disions: "Prenez vos précautions, faites des destroyers. Si vous n'en avez pas assez, demandez-en davantage, nous trouvons tout naturel que vous en ayez."

M. COBNUDET. Monsieur le Président, je suis trop peu versé dans les questions navales pour discuter sur les avantages que nous avons obtenus. Mais je retiens une chose, et je me félicite de l'accord intervenu entre la France et l'Italie, parce que jusqu'ici nous rencontrions toujours l'Italie contre nous, en Allemagne, en Hongrie et en Russie; et j'imagine qu'à la suite de cet accord nous constaterons une détente sensible dans les relations ~~entre~~ franco-italiennes.

Mais voici la question que je voulais vous poser. Nous restons quand même libres ? Nous n'avons passé avec l'Italie aucun accord sur aucun point, sur un surtout qui m'intéresse: celui de la route la plus directe menant au centre de l'Afrique ?



L'expansion italienne à Koufra montre la persistante volonté de l'Italie d'accéder au centre de l'Afrique. Nous n'avons pris aucun engagement concernant l'hinterland de la Libye ?

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Absolument rien. La position de l'Italie a été celle-ci : "Tant que la question navale ~~n'aura~~ n'aura pas été réglée, toute conversation nous est impossible." C'est vous dire que pas un autre mot n'a été échangé sur les autres points.

Sur le point qui vous préoccupe - c'est le Tchad...

M. CORNUDET. Et le Cameroun

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES... je n'ai ~~pas~~ pas besoin de vous dire que dans les conversations antérieures nous n'avions pas cessé de mettre en avant cette préoccupation française.

M. LE BAIL. Monsieur le Président, je rends pleinement hommage aux avantages que nous procurent les accords et qui sont dûs en grande partie à votre action personnelle. Lorsque je compare nos relations avec l'Italie aujourd'hui et il y a quelques mois, je considère qu'en effet nous avons fait un grand pas dans la voie de la paix. Nous avons obtenu, alors que l'Italie rêvait de parité, une supériorité de 30.000 tonnes pour la constitution de la flotte sous-marine. C'est un avantage évident.

Seulement il est un point sur lequel je voudrais un



apaisement. Lorsque j'avais l'honneur de présider la commission de la marine à la Chambre des Députés, nous nous sommes beaucoup préoccupés de la question suivante :

L'Italie s'est arrangée à créer en Sicile et en Sardaigne des bases de refuge de sous-marins, de telle façon que l'action propre de ces bâtiments, par les facilités de ravitaillement et les courtes distances à parcourir, voit ses moyens doublés du coup.

Je voudrais avoir où nous en sommes à cet égard. Tous ces travaux organisés en Sicile et en Sardaigne constituent pour l'Italie des moyens d'action tout à fait avantageux.

Je dis même qu'il y a trois ou quatre ans nous nous sommes préoccupés à la Chambre de cette question, et <sup>lorsque</sup> ~~que~~ des bruits d'accord entre l'Italie et l'Espagne se manifestaient, nous avons cru voir que ce barrage établi à mi-route de l'Afrique pouvait se poursuivre jusqu'aux Baléares, où les Espagnols étaient décidés à exécuter les mêmes <sup>travaux</sup> que l'Italie avait faits en Sicile et en Sardaigne. Et pendant ce temps, nous nous désintéressions de la Corse et des bases nouvelles que nous aurions pu créer et qui <sup>auraient</sup> ~~pourraient~~ constitué pour nous des moyens d'équivalence en face de notre antagoniste.

Je vous demande, avec la grande connaissance que vous avez de toutes ces questions, de vouloir bien songer à celle-ci et, d'accord avec votre collègue de la marine, nous donner les apaisements dont nous avons besoin. Car, comme le dit Bastiat, dans les événements humains, il y a ce qu'on voit et



ce qu'on ne voit pas. Ce qu'on voit, c'est cette supériorité de 30.000 tonnes. Mais je désire savoir si l'Italie, grâce à ses bases, n'a pas des moyens d'action puissants, de nature à neutraliser dans une certaine mesure cette supériorité apparente.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Mon cher sénateur, je voudrais pouvoir vous donner ces explications, mais c'est une question qui relève de la défense des côtes et qui dépasse ma compétence. Mais vous avez posé un problème sur lequel je me permets de jeter un coup d'oeil, puisque nous sommes dans le domaine de la défense nationale. Nous avons malheureusement en France le goût des compartiments. Nous nous laissons prendre ~~xxxx~~ dans un petit cloisonnement et nous ne voyons que lui, alors que d'autres points sont au moi aussi importants pour la défense nationale.

La vérité, c'est que si on envisage la défense nationale du côté de la Méditerranée, la préoccupation que nous devons avoir, c'est non seulement une combinaison de bateaux appropriée, bateaux de combat et de convoi pour assurer le transport de nos troupes, mais aussi l'organisation de la défense des côtes. Et aussi, puisque l'on parle de sous-marins, on devrait bien penser à leurs adversaires modernes, les avions et hydravions.

Tant que vous n'aurez pas réglé la combinaison de ces trois moyens de défense, vous resterez faibles. C'est une de mes grosses inquiétudes actuellement, qu'il y a un point sur



lequel, hélas! nous avons été dépassés. Et je me demande si ce n'est pas le sentiment de ce dépassement qui, à de certaines heures, a donné certaines possibilités d'attitude à certains pays.

M. LE BAIL. Parfaitement.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Moi, ministre des affaires étrangères, c'est mon devoir de dire à mes collègues de la défense nationale de faire attention.

M. LE BAIL. Voilà la vérité.

M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Je ne vous cache pas que je ne cesse de remplir ce devoir. Et, puisque vous m'avez posé une question qui touche à la défense des côtes, je vous dirai que je ne me contente pas de cela. Je pense aux avions et aux hydravions. Car aujourd'hui la mystique du sous-marin est ~~sur~~ en déclin. Il a trouvé son adversaire, et, quand il s'agit de mers très claires comme la Méditerranée, il n'est pas un amiral qui ne vous dise que le sous-marin ne sera pas en sécurité quand il y aura au-dessus des flots un gros oiseau pour le surveiller.

Par conséquent tout cela doit être coordonné. Je puis vous assurer que, comme ministre des affaires étrangères, je ne cesserai pas d'appeler l'attention de mes collègues sur ce point. Mais j'ai le sentiment que nous ne serons en pleine sécurité que lorsque les trois éléments de la défense auront été organisés.



M. LE PRESIDENT. Personne ne demande la parole?...

Monsieur le président, il ne me reste qu'à vous présenter, au nom de mes collègues et au mien, nos vives félicitations.

M. RIO. Ces explications faciliteront singulièrement celles de jeudi prochain.

---



le Gorgon, Rio, Louis Benard, Leiner,  
 Sea, Scherer, Brudeau, Begeon,  
 Pré, Paula Sari,  
 David, Delbierre, Labrousse, (Berard)

Présents: Mmes:

La séance est ouverte

M. le Président. Je remercie M. le Ministre de la marine de sa seconde visite et lui propose la façon de procéder suivante :

Nous avons lu dans les journaux qu'un certain nombre de faits nouveaux se sont produits depuis huit jours. Quelle en est la portée ? D'autre part, d'angoisses vives se manifestent du côté du Japon et des Etats-Unis. Que signifient-elles ?

Le plus simple, à mon sens, Monsieur le Ministre, serait que vous repreniez votre exposé de la dernière fois et que nous discutions ensuite, point par point, les détails de l'accord.

M. Rio. Pour faciliter la tâche de M. le Ministre et économiser notre temps, je voudrais exprimer en quelques mots le sentiment de la commission de la marine. Le Ministre pourra, sans rentrer dans les détails, nous tranquilliser sur le point qui hélas ! ont quelque apaisement.

M. Charles Dumont, Ministre de la marine. Première question : y a-t-il quelque chose de nouveau ? Je ne sais rien de plus que ce que vous savez vous-mêmes. Il n'est pas douteux qu'il y ait des hésitations au Japon et aux Etats-Unis, hésitations que, d'ailleurs, le premier Lord de l'Amirauté avait prévues.

Le Japon, vous ne l'ignorez pas, a insisté très vivement à Londres pour garder un



2  
tonnage de croiseurs qui était alors de 80.000 tonnes. Il n'a pas obtenu satisfaction et se demande pourquoi la France, elle, a obtenu satisfaction.

Deuxième question : les Etats-Unis attachent plus de prix aux grands croiseurs de ligne que l'Angleterre. Celle-ci nous a promis de ne plus faire construire de croiseurs de plus de 23.000 tonnes. L'Amérique dit : « Vous avez des bases aux nombreux ports que nous, nous avons, les deux immenses côtes du Pacifique et de l'Atlantique. Les navires exigent donc un tonnage plus important ».

Conclusion pratique : il est possible — on dit autour de moi : il est désirable — que le Japon et les Etats-Unis ne remettent pas en discussion, l'un devant son Parlement, l'autre devant son Conseil Privé, le traité de Londres. Quant à nous, nous serons d'autant plus à l'aise que l'accord tripartite entre la France, l'Angleterre et l'Italie fonctionnera.

De tout cela qu'y a-t-il en réalité ? nous le saurons quand nos experts seront de retour. Ils ont quitté Paris avant-hier et sont en train de donner une forme définitive à l'accord naval. Il semble bien, je le répète, que ni les Etats-Unis ni le Japon n'y participeront. Ils seront simplement observateurs. Que sera un accord qui se formera pas en tout avec le traité de Londres, voilà la question qu'on peut se poser.

M. le Président. Vous avez dit tout à l'heure que cela était possible et même désirable.

M. le Ministre donne lecture de l'article 19 du traité de Londres et de l'article 3 de l'accord.

M. le Ministre. Vous voyez qu'il y a une référence à l'article 19 du traité de Londres, référence qui n'est pas une addition puisqu'il s'agit de certains points, l'accord que nous avons signé n'est pas en conformité avec le traité de Londres.

En somme, il n'y a rien de changé. L'adhésion du Japon peut être intéressante.



mais celle de l'état. lui ne nous concerne que de très loin.

Si M. Rio a des observations à présenter, il pourrait le faire dès maintenant et je lui répondrai.

M. Rio. Je voudrais vous faire part des préoccupations de la commission de la marine.

Sans tenir compte de la situation maritime de la Grande-Bretagne, de l'état-lui et du Japon, et considérant simplement les possibilités de conflit entre la France, l'Allemagne et l'Italie, la marine française avait envisagé en 1920 la construction d'une flotte d'un million de tonnes.

En raison de difficultés financières et des accords de Washington, on s'était ensuite arrêté à un programme minimum de 800.000 tonnes. Un projet fut déposé dans le sens en 1924. A ce moment-là, nous ne savions pas ce que l'Allemagne allait pouvoir faire avec le traité de Versailles et qu'elle construirait des bâtiments de la puissance de "l'Amiral Scheer".

La commission de la marine estime que le programme de 800.000 tonnes est un programme minimum basé sur notre situation entre quatre mers et aussi sur notre puissance coloniale. Enfin, il y a également pour la France la nécessité, en cas de conflit, de faire paraître ses troupes de l'Afrique du Nord.

Or, la commission de la marine a constaté que, sur ce minimum, des concessions avaient été faites dans cet accord. Les 800.000 tonnes devenaient maintenant 670.000 tonnes. Quant aux sous-marins, il y a une réduction de 43.000 tonnes sur ce qui avait été prévu.



La concession faite sur le tonnage des sous-marins me paraît particulièrement gracieuse. Nous l'avons faite sous la pression d'une nation amie qui ne nous donne rien en échange puisqu'elle se réserve de faire construire l'an prochain un certain nombre de destroyers sans aucune compensation pour nous.

Si nous consultons le programme public, nous voyons que l'Italie se rapproche le plus en plus de cette parité dont nous ne voulons à aucun prix.

En 1930, au premier janvier, nous avions, pour la flotte en service, 464 000 tonnes alors que l'Italie en avait 267 000. Proportion de 56 pour 100.

À la fin de 1931, la proportion de la flotte de l'Italie est de 69 pour 100. En 1934, elle atteindra 76 pour 100 et se fixera, à la fin de accord, à 73 pour 100.

Ces chiffres ont ému la commission de la marine et nous sommes persuadés que vous nous apporterez, monsieur le ministre, des apaisements qu'elle désire.

<sup>Comte de Blois</sup>  
M. le ~~ministre~~ <sup>ministre</sup>. Je vais m'efforcer d'être le plus bref possible. M. le ministre sait le sentiment d'amitié et d'admiration que je professe pour sa personne et je suis d'autant plus heureux de m'adresser à lui qu'il connaît le parlement, la marine et aussi les intérêts de la Défense nationale.

J'espère que le ministre voudra répondre à la question très intéressante que posait notre collègue M. le Raib sur la défense de la Corse et sur l'appoint que l'organisation de la Sardaigne apportait à l'Italie.

M. le ministre a été obligé de se mouvoir dans le cadre de politique étrangère de M. Aristide Briand, accords de Washington, pacte Kellogg, conférence à Londres, etc.



Cette conférence de Londres n'a pas donné les résultats que certains en attendaient. Elle a été une impasse et un journaliste ami de M. Briand, M. René Pinon, pouvait écrire qu'après la Conférence de Londres, le paix du monde paraissait plus précaire qu'avant.

Fallait-il sortir de cette impasse ? Evidemment, le pacte de Londres, non en avant sorti, mais à quel prix ?

Je lui donnai un organe officiel du ministère de la Marine, le "Moniteur de la Flotte" : « La France garde le minimum de forces qui est nécessaire à sa sécurité ». Je me permet, Grand, à moi, d'être un peu sceptique.

Nous avions, dans le programme naval, 70.000 tonnes à répartir entre 3 cuirassés ou 3 cuirassés de 23.000 tonnes. Les 3 cuirassés nous donnaient la possibilité d'ajouter un navire à notre escadre de la Méditerranée et de mettre 2 dans le nord pour la opposer aux ~~allemands~~ 2 cuirassés allemands du type "Admiral Scheer".

Si j'ai parcouru le tableau de l'escadre de la Méditerranée, je vois que le "Provence", le "Bretagne" et le "Lorraine" datent de 1913, que le "Combet" date de 1911-1912. Il faut envisager, en effet, non seulement le tonnage mais l'âge et la qualité ~~ou puissance~~ des bâtiments en présence.

Grand, parlant à la Chambre italienne, M. Grandi a défendu le pacte, il a dit : « nous avons des bâtiments plus jeunes que ceux de la France ». Il ne veut à rien d'avoir une marge de tonnage si ce tonnage n'est pas composé de bâtiments jeunes.



Pour la seconde partie, nous sommes à égalité avec l'Italie. Celle-ci a 7 croiseurs comme nous. Par conséquent, nous aurons ainsi à faire en Méditerranée avec les croiseurs de 10.000 tonnes. Pour ceux d'entre nous qui sont partisans de la politique d'empire, ~~on~~ on a construit, ~~dans~~ en vue de cette politique, des croiseurs susceptibles de porter ~~trois~~ trois fois notre pavillon, comme le Rappel. nous, à ce propos, ce que fit en 1914, à notre détriment, le fameux "Goeben".

Avec la paix, on ne pourra plus songer à envoyer ce bâtiment ailleurs. Ils resteront en Méditerranée et nous ne pourrions songer à les en soustraire. Donc, à ce point de vue, l'Amérique et le Japon auront une grosse supériorité sur nous.

Le point le plus délicat est celui qui est relatif aux croiseurs légers et aux destroyers.



De 15 25 à 30 heures  
(Suite de ~~U. de l'Académie~~)  
le Comité de Biais

deux pépères de l'ouvrage jénies al des bā-  
triments de ligne fixé par l'Académie. Nous avons  
une partie relative aux croiseurs légers  
qui est ainsi conçue :

Et le l'ouvrage des constructions nouvelles  
... les Bâtimens déjà lors d'âge

Calibre : 355. >>

Il demande tout spécialement à  
M. le Ministre de la marine de lui vouloir me  
donner toutes précisions sur ce point là -  
Nous sommes déjà très faibles en croiseurs  
légers - Etant donné le rôle attribué aux  
flottes dans la protection des transports je  
trouve que ce paragraphe ne nous donne pas  
une protection absolue.

Ma dernière note, enfin, sur les sous-marins.  
Depuis l'accord de Washington la doctrine  
de la commission de la marine a changé mais  
elle était alors la suivante. Les Bâtimens



de liège n'ont guère une importance tout à fait relative mais nous aurons des sous-marins pour armer le Kafir dans la Méditerranée. La majorité de la Commission ne s'était résignée à approuver les accords de Washington qu'à la condition de garder ~~cette~~ <sup>une</sup> liberté entière pour les sous-marins. Les partisans de la Thèse opposée par ailleurs ont repris la majorité dans la Commission - Et le pacte n'a commencé lui-même à nous restreindre ~~dans~~ cette liberté en ce qui concerne les sous-marins.

Que nous restera-t-il donc ? si nous sommes successivement restreints en sous-marins, en navires de liège, en croiseurs légers et même en libre des pièces qui arment les bâtiments de liège ? A chaque nouvelle accord ce sont des restrictions nouvelles et le problème posé aux ingénieurs et aux constructeurs devient de plus en plus difficile.

Encore quelques accords et on se demande à quelles caractéristiques répondra le navire de combat et si son artillerie ne va pas être ramenée du 155 au 75.

M. Le Bail. Je ne méconnaissais pas du tout la valeur morale et technique du fait.

La valeur morale ? Il est bien certain que le modus vivendi adopté jusqu'en février 1932 a un double avantage, en créant une atmosphère



18

Nouvelle suite des dépenses effectuées en  
 conflit et en limitant la course aux armements.  
 La situation était devenue menaçante; elle s'était  
 aggravée du fait que l'Italie, voulant rattraper  
 l'avance qu'elle avait perdue, a lancé d'appoint  
 à lamer en 1892 60000 tonnes de bâtiment  
 de guerre nouveaux: trois croiseurs de 10000  
 tonnes, 4 autres de 5000 t., 3 destroyers et  
 6 sous-marins. Tandis que nous nous, nous,  
 péniblement atteints le chiffre de 40000 tonnes,  
 soit  $\frac{2}{3}$  de moins.

Au point de vue technique je crois que l'an-  
 des hommes, mis à la place où se trouvaient  
 nos ministres des affaires étrangères et de la  
 marine, n'auraient pas mieux fait. <sup>(nos ministres)</sup> Ils ont  
 tiré de la situation tout le parti qu'on pou-  
 vait attendre.

On s'est beaucoup étendu sur la supériorité  
 que nous donne cette marge de 20000 tonnes  
 de sous-marins, que nous avons de plus  
 que l'Italie. A cet égard trois observations me  
 paraissent s'imposer.

Indépendamment des avantages que l'Italie  
 peut tirer de ses bases <sup>continuelles</sup> de Spezia, Naples et  
 Tarente, elle a en Sardaigne Maddalena et  
 Cagliari - je crois même qu'une nouvelle base  
 a été constituée à San Pietro. En Sicile elle







Dans 2 ou 3 ans, messieurs, comme la situation est sérieuse; il faudrait l'envisager si je puis dire, à la fois avec un esprit de paix et un esprit de guerre. Il faut multiplier les recherches de laboratoire pour trouver le métal qui conviendra à la coque et que possèdent déjà les métaux qui nous entourent. Alors seulement, nous aurons une aviation maritime digne de nous.

Actuellement nous n'en avons pas. L'Autriche et l'Italie possèdent 200 escadilles à 6 unités. Cent vingt escadilles sont chargées de la défense du ciel; dix autres coopèrent avec l'armée, et les vingt dernières avec la marine.

C'est seulement dans cinq ou six ans, que nous aurons des avions à coque métallique. Ce n'est donc pas seulement avec l'esprit de paix qu'il faut envisager la question - l'aviation est actuellement une arme non réciproque; quand nous nous comparons à l'Italie, elle a tous les avantages à cet égard.

Ma seconde observation est celle-ci. Notre aviation doit faire face sur plusieurs points à la fois. Or si nous avons 35 000 tonnes de sous-marin de plus que l'Italie, celle-ci a une aviation maritime très active, et nous tout au contraire dans la Méditerranée. Dans ces conditions il n'y a pas de sous-marin qui



puisse par beau temps se montrer dans  
la Méditerranée sans avoir immédiatement  
sous l'aviation ennemie contre lui

Parlons maintenant de l'Allemagne. Le tri-  
bunaux qui ont été ramené ces dommages fan-  
tasques de 40.000 et 35.000 tonnes à celui de  
23.000 t. Seulement, quand aurons-nous des cui-  
rasses surclassant l'Amiral-Scheer? Il fau-  
dra donc poursuivre activement la étude de la  
corvette qui doivent nous doter du métal né-  
cessaire que nous n'avons peut-être pas encore  
il faudra aussi préparer lescales. Une opération  
qui doit être concomitante et qui pourra  
durer un an -

Quelles sont les caractéristiques de cette nou-  
velle unité? C'est un bateau que nous n'au-  
rons que dans quatre ans, au plus tôt. Ici  
on peut dire qu'en point de vue de l'artillerie,  
l'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon ont  
par leurs artilleries de 380 et de 406 en Angleterre,  
de 356, de 406 et de 455 aux Etats-Unis, et  
de 455 au Japon une supériorité réelle contre  
laquelle nous ne pouvons rien - C'est un fait  
acquis et ce pays ne saurait tard de se flatter -



mais quels seront les avantages de notre 305 sur le 305 et le 280 allemands ? Quels sont pour ce bateau, la protection, le blindage le rayon d'action ?

Le pose la même question au point de vue de notre croiseur de 1<sup>re</sup> classe de 500 tonnes qui doit surclasser le Leipzig allemand de 500 tonnes - La vitesse annoncée du Leipzig était de 26 nœuds ; mais on dit qu'elle atteindra faiblement 28 - Ce matin, dans une conversation que nous avons eue ensemble, M. le ministre de la marine m'a dit que la vitesse de croiseur français de 1<sup>re</sup> classe serait de 31 nœuds ; elle nous passerait donc celle du Leipzig -

M. Martin - Je ferai d'abord, messieurs, une déclaration de principe.  
Bismarck C<sup>te</sup> - Je crois que dans la convention actuelle, l'accord tripartite entre l'Angleterre, l'Italie et la France était ce qui se pourrait faire de mieux - On ne peut pas s'attendre à voir des politiques de Paris à Genève et continuer à armer : j'accepte donc cette note mal taillée. Mais il y a une question que je veux poser - L'assant de côté les marines anglaise, américaine et japonaise - car nous ne pouvons pas faire la guerre à tout le monde - Je voudrais connaître les données exactes de la situation



93

en 1936 au regard de l'Allemagne, de l'Italie et  
évidemment de l'Espagne. C'est une forte qui on  
avait négligé d'ouvrir.

Le compte de l'His. Par son ! nous l'avons ouverte.

Le Martin Tomacha l'His ! Je l'ouvre encore une fois. Quelle sera  
la situation en 1936 ? À l'issue de cette  
qui existe actuellement - À cette époque la  
France aura 585 000 tonnes de bâtiments  
neufs, soit un différentiel avec l'Italie de 157 000  
tonnes en notre faveur - Cette année-là n'est  
elle pas la dernière ? C'est bien la question.  
Si on veut examiner le problème tel  
qu'il est, il faut aussi tenir compte de l'Es-  
pagne qui, en 1936, aura au minimum  
60 000 tonnes de bâtiments - parfaitement neufs,  
de première et de deuxième catégorie. Et l'Al-  
lemagne aura probablement trois Amiral Scheer,  
60 000 tonnes au total. Quand vous aurez  
fait ce compte, vous verrez qu'on n'est pas  
loin de la vérité.

Il faut cependant faire une restriction



24

que le grand a faite en curiozant le  
 problème d'une façon très objective. Il a  
 dit qu'en regardant de très près notre supério-  
 rité se réduisait à 80.000 tonnes seulement.

Pourquoi, me direz-vous ? Parceque, en Italie,  
 on a suivi une politique que la France au-  
 rait bien fait d'imiter, une politique très  
 énergique de soutien pour les chantiers na-  
 vals. Il y a aujourd'hui en construction, en  
 Italie, pour de petites nations, 2 croiseurs,  
 6 destroyers, 4 torpilleurs, 4 sous-marins.

Au moment d'une déclaration de guerre,  
 vous retrouverez, rien que sans ce petit  
 compte, ~~maintenant~~ ~~vous~~ de quoi contre-  
 balancer votre infériorité et vos 80.000 tonnes  
 seront passées au bleu. Sans compter que  
 l'Italie a poursuivi une politique de marine  
 marchande admirable, et nous devons y  
 songer. La marine italienne a 49 paque-



25

bon-rapides de plus de 10 000 tonnes,  
filant plus de 18 nœuds et qui sont  
des croiseurs auxiliaires aménagés. Nous

M. Le Bail Et nous 13 -

M. Martin Pinachon. En réalité, nous sommes à parité avec  
la marine italienne.

~ L'Italie a des croiseurs de première classe,  
sorte de condottiere, armés de canons de  
152, qui nous ennervent beaucoup dans  
nos relations avec l'Algérie - Je crois que la  
marine vaient en mettre deux en chantier  
l'après-are.

Pour les contre torpilleurs, nous avons  
peut-être un avantage, mais il n'est  
pas très marqué. Ce sont de beaux bateaux mais  
qui ont été réformés dernièrement, à juste  
titre. Nous en avons 36 ~~et~~ torpilleurs;  
les Italiens en ont 32. Une faute pour  
nos chantiers - victoire : le ~~grand~~ ~~la~~ ~~del~~



~~Avec raison -~~

Le vous poursuivrez toujours cette poli-  
tique et que vous veniez à la Conférence de  
Désarmement en 1908 sans avoir des armes  
de défense, les vous-marins, le seul point  
où nous soyons un peu reluisants, je crains  
qu'il ne nous reste plus rien - Je demande  
donc qu'on continue morbides nos 80.000  
tonnes de vous-marins - Quelle difficulté ren-  
contrerez-vous ? Tout au plus une pétition  
anglaise d'obtenir sans de tonnes de tor-  
pilleurs ? Donc beaucoup de tonnes, de vous-  
marins : nous devons en tout cas mainte-  
nir nos 80.000 tonnes -

Je termine par une parenthèse : je crois  
que le jour est proche où de puissantes exa-  
drilles de bombardement seront plus re-  
doutables que les torpilleurs et que faire de



27

La marine en ignorant l'assâtien,  
C'est faire oeuvre inutile et d'écervante.

M. le président la parole utü M. Bergeon

M. Bergeon On vient d'établir que la marge est très  
petite en faveur de la France. Les Italiens eux-  
mêmes ne se font pas d'illusion. On peut dire,  
en faisant le tour de la presse italienne,  
que cette marge entre les deux pays est consi-  
dérable, en grande partie, par des bateaux  
hors d'âge qui n'ont pas de valeur mili-  
taire, ~~et~~ resté que, comme on l'a dit  
tout à l'heure, nous ne sommes peut-être  
écartés à 80.000 tonnes de supériorité.

Ce qui est grave, c'est que, si nous  
avons à faire face, avec une marge aussi  
étroite, à un conflit toujours possible



28

dans lequel entrerait l'Allemagne, nous  
nous trouverions immédiatement dans un  
état d'infériorité notable. C'est lui, à mon  
sens, la conséquence fâcheuse de l'abandon  
d'une thèse très ferme qui fut exposée à  
Londres en janvier dernier, la Thèse des crédits  
absolus de la France. Aujourd'hui, il faut  
savoir subir les conséquences de cet abandon.

Une de ces conséquences doit être si-  
gnalée : c'est que l'Allemagne va sortir  
prochainement le premier Anisab Scheer.

D'autre part le Reichstag a voté les crédits  
affectés à la construction de ces deux  
unités.

Est-ce que le fait de ne pas pouvoir  
compter sur les Américains et les Japo-  
nais pour la ratification du dernier  
accord naval ne nous met pas en



dehors des signataires de l'accord de Lon-  
dres, qui au lieu d'être réduits aux trois  
puissances qui l'ont signé, devait de-  
venir un accord à cinq? Mais pourquoi  
cinq, est-ce que la position de la France  
n'eût pas été meilleure? Est-ce qu'il ne lui  
serait pas loisible de faire jouer à son pro-  
fit la clause de sauvegarde, de même que  
l'Angleterre peut le faire jouer à son  
profit quand un Etat non signataire a  
fait des constructions de nature à enta-  
mer la position navale des signataires  
de Londres?

Ma seconde question est la  
suivante: Est-ce que cette parité  
qui s'est devenue presque une réalité entre  
France et l'Italie au point de vue naval,



et - ce qui il n'y a pas lieu de nous préoccuper  
de notre politique dans le bassin méditerranéen ? En d'autres termes, ne couvrant-il pas d'envisager un accord méditerranéen qui à mon sens pourrait régler définitivement l'équilibre des forces en Méditerranée -

Telles sont les deux questions que je voulais poser à M. le ministre de la Marine.

M. le ministre La parole est à M. Timmer.

M. Timmer J'en reviens pas encore dans les considérations déjà développées là mais il y a un point très intéressant sur lequel je voudrais obtenir des renseignements. Je voudrais qu'on se déclare obligé, si on veut faire l'équilibre avec l'Angleterre, d'avoir un bâtiment de



30 <sup>bro</sup>

13 000 livres, et que pour le reste, cela

~~6000 31~~

Coûtera un peu moins cher -



la question de limitation du calibre ne me paraît pas avoir beaucoup d'importance. Est-ce que la grosse Bertha qui tirait sur Paris avait un calibre en proportion avec sa portée? Est-ce que, demain, les Allemands ne réussiront pas à construire des canons qui, tout en conservant le même calibre, auront une portée double?

Je ne vois donc pas à quoi rime la limitation du calibre pour une nation qui a pu, pendant la guerre, réaliser de tels progrès dans son artillerie.

M. Martin. Dinachon. L'artillerie est en fonction du calibre. Sa puissance varie selon la longueur de ce calibre. Il y a également à tenir compte de l'angle de tir. Je crois, d'ailleurs, que notre artillerie, à nous, est suffisamment "à la page".

M. Le Brisgic. Lorsque nous parlons de nous assurer la maîtrise de la Méditerranée, nous n'oublions évidemment que ce point minimum : transporter nos troupes de l'Afrique du Nord dans la métropole. À ce sujet, nous ne devons pas oublier les enseignements de la dernière guerre : à ce moment-là, du fait que l'Italie n'ayant pas bougé et toute notre flotte s'étant trouvée concentrée dans la Méditerranée, cela n'a pas empêché le "Goeben" et le "Breslau" de faire ce qu'ils voulaient.

Or, demain, les croiseurs italiens seront plus rapides que les nôtres et les croiseurs allemands auront une artillerie supérieure à la nôtre. En d'autres termes, tout en ayant le même nombre de croiseurs que l'Italie, nous serons inférieurs en vitesse et en artillerie. Je crois donc que si nous n'avons pas des bâtiments aussi rapides nous pourrions contrebalancer l'action de l'ennemi, nos communications seraient coupées. Il faudrait par conséquent que nous obtenions une légère augmentation du nombre de nos croiseurs.



M. le Ministre de la Marine. Je crois que le mieux, en réponse à ces diverses observations, est de vous donner des renseignements précis sur le point précis dont il a été question.

( Ici, M. le Ministre de la Marine demande à M. le Président de faire fermer les portes et suspendre la sténographie des débats )

J'arrive maintenant à l'autre question qui m'a été posée : pourquoi avons-nous fait cet accord avec l'Italie ?

Je vous l'ai déjà dit, j'ai senti comme une très lourde responsabilité peser sur mes épaules et considérais d'une absolue nécessité de conclure l'accord avec l'Italie afin de pouvoir construire en toute sécurité nos répliques à l'"Amiral Scheer".

Vous avez été, me semble-t-il, très sévère pour cet accord. Votre sévérité ne repose pas sur des faits. Il ne faut tout de même pas oublier qu'un accord est fait de concessions. En tout cas, j'ai hésité peu à vous dire que j'ai bien décidé, en dehors de la Commission et quand j'ai m'adresserai à l'opinion publique, de me garder de tout accent de triomphe à propos de cet accord et de me montrer encore plus discret que le texte ~~qui~~ dont je vous parlais tout à l'heure.

Les trois quarts, sinon la totalité de l'hostilité italienne est faite, ne nous le dissimulons pas, de susceptibilités froissées. Au moment où nous cherchons à rendre respirable une atmosphère qui devenant irrespirable il y a quelques mois, il serait, de notre part, maladroit de chanter victoire.



Les représentants de l'Italie ont eu une attitude très correcte et, en présentant leurs points de vue, n'ont dit que des choses exactes. On pourrait être amené à se demander pourquoi l'Italie a si vite et si grandement changé. On recommencerait sans doute à parler de sa misère, de ses ennemis financiers et cela mènerait à la bonne marche de l'accord. Ne comptez donc pas que je me permettrai de présenter en séance publique l'accord comme une victoire de la France.

Je me cantonnerai dans le cadre de la question soulevée par "l'Amiral Scheer"; je me garderai bien d'indiquer que, si nous avons accordé à l'Italie la merz que vous savez, c'est qu'il y a neuf chances sur dix pour que, en raison de sa situation financière, elle n'en profite pas.

Je vais reprendre maintenant, point par point, la tente avec les noms de navires et la réalité qui se cachent sous les noms.

On a dit tout à l'heure que nous avons, comme flotte de ligne, 6 navires anciens. C'est exact. Le "Courbet", le "Jean Bart" et le "Paris" sont de vieux bâtiments et j'en dirai autant de la "Bretagne", de la "Gueydon" et de la "Courmoulin", encore que les canons de ces derniers soient encore tout à fait bons et que, s'ils présentent certaines difficultés de tir, des remèdes peuvent <sup>être</sup> y seront apportés.

M. Martin. Buisson. Il faut le retuber.

M. le ministre. Evidemment, mais c'est encore une flotte assez sérieuse, l'emportant sur les 4 croiseurs italiens de la série "Caesar", "Garon" et "Donat". Voici cuirassés contre deux cuirassés, non sommes encore supérieurs à la marine italienne.



M. le Comte de Blois. Aux termes du premier paragraphe de l'accord, l'Italie peut construire ses deux "23.000 tonnes".

M. le Ministre. Je vous demande la permission de continuer. Il y a, en ce moment, des plans très intéressants dont je suis saisi. Je ne sais pas encore si je les approuverai. Il y a des questions d'ordre financier à considérer. On envisage d'améliorer leur vitesse et de les mettre au mazout.

L'accord dit que nous ne construirons d'ici trois ans que 2 navires de 23300 tonnes. Cela signifie-t-il que nous avons renoncé au 3<sup>ème</sup> bâtiment de la tranche de Washington ? Pas du tout. Nous pensons encore que ce 3<sup>ème</sup> pourra entrer en service en 1937 ou 1938. Il faut bien souligner que toutes les constructions que nous pourrions faire en 1934, 1935 et 1936 sont hors de l'accord, puisque celles-ci ne visent que les constructions de 1931, 1932 et 1933.

C'est un point d'une capitale importance. Nous sommes autorisés à mettre 2 navires en chantier dans les années 1931, 1932 et 1933 mais rien ne nous paralyse pour les années suivantes, sauf dans le cas d'une nouvelle conférence internationale. Celle de 1932, particulièrement, qui nous imposerait de nouvelles conditions.

Que fera l'Italie ? Elle est autorisée comme nous à construire 2 ports-aéronefs. Les construira-t-elle ? Ni vous ni moi nous n'en savons rien. Il est probable qu'elle-même n'en sait pas encore davantage. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'elle n'en a actuellement aucune idée. Nous avons là-dessus une absolue certitude morale. Elle a le droit de le faire mais, pour le moment, elle n'y songe pas.



Pas coniquement, de ce côté, aucune mauvaise surprise à craindre, aucun acte d'hostilité caché ou détournée. C'est un commencement d'accord.

On me dit : "Mais si l'Allemagne et l'Italie en construisant chacune 2, vous n'aurez en tout et pour tout, dans le cas où elles se mettraient ensemble, que votre flotte de 6 à leur opposer". C'est entendu, mais je réponds à cela qu'en ce qui nous concerne, nous ne pouvions pas, pendant ces trois années, envisager d'en construire davantage.

Alors, n'est-il pas prudent, sage, dans un accord, de former comme une courbe. J'ai à ses contradictions ce qu'on est dans l'impossibilité de réaliser ? Je crois que cette manière de négocier ne peut pas obtenir votre approbation : nous n'avons, somme toute, renoncé qu'à ce que nous aurions été incapable de faire si on nous l'avait permis.

Le deuxième point est relatif à l'abandon du calibre de 330. Je vas à raconter la scène qui s'est passée avec le premier lord de l'Amirauté britannique. Elle se rejoint avec la leçon que l'Angleterre prétend nous donner et dont nous parlait tout à l'heure M. Le Bail.

Aussitôt enfermé dans notre box (Sourire) le premier lord de l'Amirauté a commencé son discours en essayant de me démontrer - regrettant ainsi quelques-unes des préoccupations de M. de Blois et, si la brève de combats du Sénat sont exacts, quelques-unes de ses deniers - que le calibre de 330 était beaucoup trop lourd pour notre tonnage et ne lui valait pas une base suffisante.

Je l'ai écouté avec défiance mais je vas assurer que j'en ai répondu avec toute la netteté désirable. J'ai dit que j'admire bien sincèrement



la compétence des ingénieurs de construction navale britanniques mais que cela ne  
m'empêchait pas d'avoir la plus grande confiance dans le nôtre. J'ai ajouté que  
nous avions tiré le plus grand profit de la construction de "l'Amiral Scheer"  
et des avantages que pourrait offrir la soudure autogène;



De 16-30 à 17<sup>h</sup> 30

36-40

Suite du ministre

que par conséquent, je le  
fais par notre emploi de la poudre  
autogène, par le choix d'un acier spé-  
cial et par nos nouvelles triples, nous  
pouvons très facilement de construire un  
excellent canon de 230 mm, nous  
avons d'un canon de 330 mm, mais  
que s'il s'agissait pour l'Angleterre  
de faire valoir une idée qui nous est  
chère, la limitation proportionnelle des  
armements, j'étais prêt à discuter la  
question du calibre, car, alors, ce serait  
une question de politique générale, sans  
avoir regard de l'Angleterre et de l'Italie  
que peut-être plus tard, du Japon



lui même -

Vous savez très bien, messieurs,  
que c'était courir une architecture que  
de mettre sur un horizon nouveau un ca-  
libre non étudié, le 330; qui il est tou-  
jours scabreux d'employer un calibre  
nouveau, surtout sur un cuirassi qui a  
deviné qu'en 1935, que nous ne savon-  
pas s'il nous fera besoin à cette époque.  
Aussi, c'est une grande joie que nous  
vous en sommes tenus au 305, par fait  
ment connu, dont nous allons amelio-  
rer l'âme, la pression et la portée,  
si bien qu'il tirera efficacement à plus  
de 20 kilomètres contre une ceinture de  
200 - Donc canon extrêmement fin.



est parfaitement connu - Connus également les appareils de direction du tir, et notamment le type d'appareil servant à la détermination, à la rectitude du gîte et à l'équilibrage contre le roulis - Tout cela à étudier pour le 305; c'est une simple question de point.

Et pour le monte charp, ce n'est pas, mon cher collègue, à un officier de marine comme vous, que j'apprendrai le foramen, pour le maniement de obus, d'un allègement de poids de cent kilos.

Nous avons donc pour faire un canon qui fut un véritable avantage - A condition, bien entendu, que l'Etat ne construise pas au dessus du 305.



Avec le 305, à ~~un~~ <sup>long</sup> port, quelle distance  
on reforme une aisance de 600. ~~Et~~ <sup>long</sup> ~~donc~~  
celles aisances de l'Amiral Scheer qui  
n'ont que 150 ou 180 feet-ète.

Fortu pourquois l'accord ne nous  
ferait pas mériter les sévérités que vous  
lui avez aimablement prodiguées. Sur ce  
point nous le considérons comme extrême-  
ment solide. Nous avons fait accepter  
comme une concession ce qui est la vraie li-  
mite de nos forces réelles. Et en particulier  
si nos constructions navales réalisent, com-  
elles l'espèrent, la construction d'une tour  
quaduple, nous aurons lui, avec notre  
305, un navire puissamment armé.

Quant à ce qui concerne le port-aéronef,  
il est bien évident que l'Italie, avec cette hy-  
peractivité dont a si bien parlé M. Le Bail,



ne marque aucun espèce d'enthousiasme  
 pour ce genre de navires - Je partage toute les  
 angoisses patriotiques de notre collègue, vis à  
 vis de l'ordre d'armement fournissant un  
 politique de prestige - Le pire serait qu'ils se  
 fussent l'avantage sur quelque point - Une  
 Allemagne armée d'un Amiral Scheer, cela  
 est dangereux, mais une Italie exaltée, cela  
 est un péril.

Pour le moment, dis-je, l'hydroaviation  
 des puissances de l'Italie s'empêche de s'inter-  
 rompre aux ports - aériens. Elle ne considère pas  
 cela comme tout à fait indispensable. Pas  
 de relations suivies avec des colonies lointaines  
 qui les obligent comme nous à faire cir-  
 culer des navires sur toute les mers - Con-  
 finée dans une mer étroite, et pourvue  
 de bases tant en Italie qu'en Sardaigne



et en Italie, la aviation italienne dis-  
 pose d'avec l'empire d'atterrissage sans le  
 couvrir aux ports-aeronefs. - Du moins pour  
 le moment, et il est très probable que pour  
 les 2 années les plus prochaines, les Italiens  
 construiront pas - nous, au contraire, nous  
 allons en mettre un dans la prochaine année  
 parce que nous pourrions être obligés un jour  
 d'envoyer des croiseurs dans l'Atlantique  
 et que le nôtre est trop lourd et trop lent  
 pour faire des expéditions lointaines. - Pour  
 une autre raison que je crois avoir déjà  
 indiquée l'autre jour, nous construirons une  
 porte-aeronef de 17 000 tonnes avec des  
 canons de 203 et une très belle vitesse. C'est  
 un véritable croiseur de 17 000 tonnes avec  
 trois; et en 1936 nous aurons en service  
 deux de ces navires qui seront de très bons



Voisurs Supplémentaires -

Donc l'avis sur ce point est excellent.  
Croyez vous, monsieur Martin Bonachon,  
qui s'est exact de représenter l'avis comme  
l'indication précise de ce que l'Italie va effectuer  
vivement construire ? Vous savez à merveille  
que nous allons construire nos deux 23.000  
tonnes, nos deux porte-aéronefs, et que l'Italie  
à deux ou trois ans l'Italie ne construira  
pas. L'avarité dont il s'agit est une avarité  
pour le prestige : c'est une des grosses hif-  
cultés de l'avis. L'avis n'a été possible  
que parce que, en le redigeant, nous avons  
pris soin de permettre à l'Italie de dire  
qu'elle n'avait pas renoncé à des thèses -  
mais nous avons, nous, la certitude  
qu'elle ne pourra pas atteindre le but  
qu'elle a montré à l'opinion publique italienne.  
Voilà tout un premier point : Constructions de



47 000 tonnes de «arros de liège et de 24 000 t.  
de forte-aéronefs qui vraisemblablement ne  
seront pas minés par l'Italie.

Vous pouvez répondre à cela que je n'en  
sais rien. Oui, l'arsenic peut nous donner  
une démenti. Mais je prends l'accord avec  
cette idée qui il n'aura de conséquences d'ord.  
politique que si nous savons le manier, que  
si nous ne rencontrons pas une opinion faul-  
siveuse et préconisée et que si cette opinion  
laisse porte à l'accord ses fruits naturels.  
Il y a des raisons très sérieux pour que l'Ita-  
lie, dans son état financier, ne réalise pas  
les autorisations qu'elle a obtenues. - C'est  
un côté de la question dont il ne faut ni  
exagérer ni diminuer l'importance.

Voyons les conséquences que cela peut  
avoir au point de vue de la parité. Ces chères  
ta ne peuvent être dites graves. Il ne répondra



54

Rien à cet égard en séance publique -  
A aucun prix nous ne voulons triompher de  
l'Italie en séance publique. J'ai dit également  
que je ne ferais aucune rectification à la  
presse. Il m'est extrêmement agréable de  
voir triompher les adversaires de l'aurore et  
de leur entendre dire que nous avons donné  
à l'Italie des satisfactions excessives - C'est  
ce qui rend la politique que j'ai poursuivie  
inlassablement pendant toute la vacance -  
Il n'en deviendra pas. A vous, messieurs, je  
demande simplement de tenir compte que  
nous avons donné à l'Italie des autorisa-  
tions dont elle n'a aucune raison de profiter  
et dont la situation financière ne lui  
permet pas de profiter - (Très bien!)

Nous arrivons maintenant aux bâti-  
ments légers - J'ai trouvé que les critiques  
faites à cet égard étaient singulièrement



35

injustes et beaucoup trop vigoureuses -

Si j'ai eu un rôle principal dans la rédaction de l'accord pour les navires de ligne et les sous-marins, j'en ai eu qu'à perdre la suite des travaux des experts en ce qui concerne les bâtiments légers. Les négociations tri-lingues ont été menées après la Conférence de Londres, j'abordai entre le 31 août et le fin de septembre, puis au mois de décembre par nos experts, M. M. Magnifi, l'amiral Orlan et le commandant Lusse pour que la France obtint les satisfactions importantes qui n'étaient pas possibles de lui concéder. On a fait valoir qu'elle avait des colonies lointaines; qu'elle avait à armer l'escorte de ses troupes en Afrique du nord et que la situation de l'Italie n'était en rien comparable, que ce qu'elle avait en Tripolitaine ne comptait pas.



30

L'accord, à cet égard, est astucieux ; il est  
très habilement obscur - à vrai essayer de l'ex-  
pliquer au moyen des chiffres -

Pour les bâtiments légers, croiseurs de seconde  
catégorie, nous avons en 1930 198.000 tonnes -  
nous avons envisagé à la conférence de  
Sourès un tonnage de 230.000 tonnes : celui  
de l'accord atteint 240.000 t. Le tonnage de  
240.000 tonnes nous assure sur l'Italie une  
infériorité d'environ 90.000 tonnes - Or, comme  
l'Allemagne ne pourra jamais dépasser le to-  
tal de 661.000 tonnes, en bâtiments légers,  
il nous restera une infériorité de 26.000 t.  
sur une coalition.

Comment arrivons-nous à ce chiffre ? nous  
allons lire l'accord. Tout est obscur, je le  
répète, mais astucieux - L'Italie a en ce moment  
comme croiseurs de 1<sup>re</sup> classe hors d'âge :  
le Terruggio, 6000 tonnes et plus ; le Pisa,  
8000 tonnes et plus ; le San Giorgio 9.232 tonnes



et le San Marco, 9350 tonnes - Visons  
l'alinéa d de l'accord:

« Lors de la mise en service de chacun...

« ...

« ... Dans les mêmes conditions l'Italie

se déclarera environ 16820 tonnes de croiseurs

de première classe hors d'âge, soit 33.640 T. au

total ... » — C'est exactement le tonnage

des croiseurs de première classe dont le vieux

de donner la liste. Donc l'Italie devra dé-

classe ces quatre navires pour construire les

deux 23000 tonnes. Ces navires sont le ré-

serve dans laquelle elle doit fuir. Elle n'a

par le fait de transformer ces 33.640 tonnes de

première classe en des bâtiments légers.

Pour au contraire, la France a un

droit très différent qu'elle tient de l'alinéa B.

« le tonnage des constructions nouvelles à ache-

« ne dépassera pas ...

Dans cette classe,



31

C'est pour nous la classe des croiseurs de  
deuxième catégorie. Pour l'Italie ce sont les  
Croiseurs de deuxième catégorie, mais les croiseurs  
de première classe n'y étant pas -

« ... les bâtiments déjà hors d'âge et ceux  
« qui le deviendront - - - - de leur remplacement.

Donc on ne peut déplacer que ce qui on  
déclassera et on ne peut pas accroître sauf  
dans le cas d'un accord entre la France, l'An-  
gleterre et l'Italie -

« Toutefois, sous la réserve des engagements  
« pris à l'alinéa 1.6, la France et l'Italie pour-  
« ront - - - - dépassant le calibre  
« de 255 - - - - »

A cause de la référence à l'alinéa B,  
on nous a demandé ici, pour l'opinion ita-  
lienne, de mettre le nom de l'Italie, mais elle  
a renoncé en fait à pouvoir se servir de  
quatre croiseurs pour obtenir un tonnage de  
remplacement. J'avoue que c'est un peu



subtil, mais il n'y a pas de mesure dans  
l'argumentation que j'indique. C'est un ac-  
cord fait pour l'opinion italienne qui l'a vite  
eu fait. Il y a inégalité.

Vous dites, d'autre part, naturellement  
en exagérant, que de 240. tonnes, qui nous  
tiennent notre supériorité, c'est de la laque.  
Nous avons, les vôtres, 158.000, à moins que  
nous n'ayons que 80.000 ou rien du tout.  
Nous allons voir. Quelle est en ce moment  
la situation de la flotte italienne, dans sa  
ensemble? 398.000 tonnes, dans laquelle les  
bâtiments hors d'âge comptent exactement  
pour 85.880 tonnes.

M. le Marquis de la Rochelle - Et nous? Il faut voir les nôtres.

M. le Ministre - La flotte française est en ce moment à envi-  
rons de 640.000 tonnes, dans laquelle il  
faut compter tout compris, 148.000 tonnes de  
bâtiments hors d'âge. Oui, monsieur Mathé.



Bisaccho ! - - - Sur ces 148 000 t. de bâti-  
ments hors d'âge nous abou- ser places 85.000  
formes de la cour des trois années à venir,  
de sorte que, en 1936, la flotte française  
comptera 670.000 tonnes avec 80.000 t. de  
bâtimens hors d'âge en excédent 85.355.  
C'est donc une flotte singulièrement améliorée  
au point de vue du raffinement.

Quant à la flotte italienne, elle a 8000  
t. de bâtimens hors d'âge : elle n'en aura  
plus que 13000. Et encore c'est, grâce à un  
« truc » - toujours pour leur opinion - qu'ils  
n'auront que cela. Les et les Anglais nous  
ont fait avertis, au retour de Rome, de  
compter comme bâtimens hors d'âge des ca-  
te-scorpilleurs de plus de 16 ans = 8000 tonnes

13 000 tonnes italiennes hors d'âge et  
nous 85 000. alors que nous en avons au-  
jourd'hui 148.000 - - - et sans dire que la flotte



ont beaucoup mangé? Je ne trouve pas de  
tout - nous faisons un effort de raprémissement  
pour ce fait considérable de les trois années à venir  
l'Italie aussi. Mais comme les sommets accordés  
à l'Italie ne peuvent pas être utilisés par elle,  
nous gardons une très belle supériorité dans nos  
constructions avec un raprémissement qui nous  
assure, pour 1936, une flotte au moins équivalente  
à celle d'aujourd'hui.

Vous avez différé aussi, dans vos rap-  
portements, - et je vous supplie, mes-  
sieurs les membres, de ne <sup>pas</sup> apporter en séance pu-  
blique les raisons que vous avez dites - qui  
partir de 1934, en 1935 et 1936 nous ne conti-  
nuons pas nos remplacements. On est-ce écrit? Il  
n'est pas écrit que nous n'avons pas le droit de  
le faire - Bien entendu sous réserve de la Conférence  
de 1932 et de celle de 1933 - L'Italie, elle, n'a  
rien à remplacer - mais non! Pour 1931, 1932 et  
1933 c'est réglé par l'accord; mais ce que ne règle



pas l'accord, ce sont les nûtes sur cale en 1934, 1935 et 1936, de sorte que s'il s'agit de la flotte en 37, 38 et 39, il n'y a rien de réglé à cet égard. Nos chantiers seront vides, et nous aurons la liberté de construire. Qu'est-ce donc qui nous l'interdit? Dans l'accord, rien. Nous continuerons donc à remplacer et nous aurons à remplacer, tandis que l'Italie n'aura rien à remplacer. Il faudrait qu'elle accroisse sa flotte. Pour arriver à cette résultante il faut faire jouer trois idées qui sont: l'accord stabilise la flotte; il détermine pour trois ans les constructions à faire; il ne dit rien pour la suite sur cale en 1934, 35 et 36. Mais il contient tout de même, en notre faveur. Dans les tableaux de chiffres annexés à l'accord une précision d'une importance capitale. Mon opinion, très simple, a été la suivante. J'ai dit à l'amiral, notre expert: Je sais qu'on ne parlera pas l'accord parce que l'Italie ne pourrait pas continuer sa politique de prestige; mais il est entendu que ce qui fait for-



Ce sont les chiffres et que le texte doit toujours être interprété à cette lumière. Par ces chiffres la France a obtenu que sa flotte serait en fait, en 1936, supérieure de 140 000 t. à celle de l'Italie. Ce n'est pas une supériorité de droit, sans quoi nous n'aurions pas fait l'accord. Pour les trois années qui suivent, j'ai une liberté à utiliser, j'ai des navires hors d'âge à remplacer pour 85 000 t. et je dispose d'une supériorité de 140.000 t. Il ne faudra pas remplacer les 85 000 t. mais seulement 50.000: tel est le fond de ma pensée dès lors que notre politique, notre effort à partir du moment où le pacte doit être de préparer une flotte qui, en 1939, n'aura pas 130 000 t. mais 200.000 tonnes de supériorité sur l'Italie.

C'est cela, messieurs, que je vous demande de garder pour vous, de ne pas répéter devant l'opinion, sans quoi il n'y aurait pas l'accord. Ce serait l'annulation de toutes les promesses d'apaisement.



Qui est ce qui vote de tout ce qu'a dit M. l'ua  
M. Biniachon ?

Il y a les constructions de l'Italie pour les  
flottes étrangères ; mais il y a les usines auxi. C'est  
très important ; ce serait même grave, n' n'a  
améliorant pas la situation morale, nous restons  
exposés à un coup de folie. Mais ce sont des  
politiques qu'on ne peut pas refaire deux fois.  
Voici la liste des navires sur chantier en  
Italie : 49 000 tonnes à partager entre la Turquie  
l'Albanie et la Grèce

Le Bail En ajoutant les 7 croiseurs pour la Turquie

Le ministre Il y a exactement 49.000 tonnes. Voici ce  
que c'est. Pour la Turquie : 5400 tonnes de  
contre torpilleurs et mouilleurs de mines ;  
1650 tonnes de sous-marins et 40 tonnes de  
redettes.

M. Biniachon Notre programme est de 40.000 tonnes -

Le ministre Nous avons en construction beaucoup  
moins : 480 tonnes - C'est très différent.



Mais supposons - c'est une supposition que nous  
pouvons faire raisonnablement - que la  
guerre n'éclate pas avant la livraison de tous  
ces navires - Croyez-vous que l'Italie puisse  
commencer, encore une fois des folies?

M. Martin Bonin estime que l'Italie a un programme de  
constructions militaires et marchandes et que  
nous ne pourrions pas cette politique.

Le Ministre. Au prix où l'Italie a accepté les commandes  
dont je parle, ce prix n'a rien de commercial.  
C'est donc un acte de prévoyance belleguerre -  
Cela fait partie de cette période d'hospitalité  
dure, où on n'a pas compté en Italie, ni  
avec le temps ni avec les ressources de  
pays. Ce n'est pas de ces choses qui on peut re-  
commencer tous les jours, surtout quand cela  
vous a conduits à la situation financière ac-  
tuelle - Disons qu'il y a là une politique  
très dangereuse, preuve d'une mentalité  
redoublée; mais c'est une politique difficile  
à suivre. Et d'autre part rien ne nous intéresse



de changer le nôtre.

M. Martin Brisachon C'est ce que je souhaite.

60-7  
Voyg 61

Le ministre - Au point de vue de l'écoulement, celui-ci nous donne les apaisements, ou bien il ne les donne pas. S'il ne les donne pas, il y a pas mal de clients de par le monde qui accepteront des choses de très grand prix à bon marché. Au Parlement de la rue - Cela s'appellera de tous les noms qu'on voudra, lorsqu'il s'agira de fournir aux chantiers des communes au-dessous des prix de revient. C'est une politique très facile, qui nous aura toujours permis d'envisager.



C'est une politique d'argent, nous pouvons la faire si la situation ne s'améliore pas, hi l'amien  
rapporteur général de la commission des finances hi l'ancien hi l'ami de l'Italie ne le  
souhaitent.

En ce qui concerne les croiseurs auxiliaires, il ne faut rien exagérer. Occupé de  
cette question, j'ai fait faire une étude dont j'ai les quelques éléments.

Le sort des navires terriblement variable, avec leur superstructure de salon, de  
cabine de luxe, etc. Ils sont munis d'un canon à l'avant et d'un à l'arrière. Im-  
possibilité d'avoir un poste de direction de tir; l'artillerie d'un croiseur auxiliaire  
est à peu près zéro, selon les spécialistes. Ce qui est la vérité, c'est que, dans la  
dernière guerre, les 4 croiseurs auxiliaires allemands ont été fait battre immédiatement.

Le sort des navires peu dangereux, au point que nous avons rayé de la liste  
des croiseurs auxiliaires des navires comme l'He de France ou le Paris qui  
peuvent être infiniment précieux comme hôpitaux et pour le transport mais ne  
seront jamais des armes de combat.

L'édiction l'opinion de tous mes collaborateurs est unanime. Je pourrais jurer  
à demander un sacrifice au ministre des finances et au Parlement pour renforcer  
la flotte auxiliaire par l'accord, ce n'est pas de la côté que j'irai.

Je me rappelle avoir, me rendant à Rio, croisé des navires, comme le "Romulus"  
le "Gara". Et sachant que j'ai fait l'Italie, je demanderai commande par  
l'Argentine, le Brésil, la Zongolane, de beaux navires et je vous prie alors  
de consentir des sacrifices importants sous des formes particulières.



M. le Président. Un de mes anciens élèves m'a donné cette définition : les croiseurs auxiliaires ne sont pas des cogs de combat mais des pouds de luxe. (Sourires)

M. le ministre. Nous avons gardé le souvenir de ce que disait notre ami <sup>Martin Brinachon</sup> ~~Victor~~ ~~Alexandre~~ et sûrement à leur opportunité la confiance qui vient de leur.

M. Martin Brinachon. J'étais bien obligé de constater la situation.

M. le ministre. D'accord.

M. Martin Brinachon. Nous avons construit 40.000 tonnes pendant que l'Italie en construisait 109.000. C'est angissant.

M. le ministre. C'est parce que c'est angissant que nous avons cherché à faire un accord.

M. le Président. Vous avez raison tout le temps.

M. le ministre. Le remède est à notre portée, il est d'argent, mais j'ajoute que c'est une politique si coûteuse qu'elle ne survivra pas à la période de crise.

M. J'arrive aux sous-marins. Je comprends parfaitement <sup>que</sup> le Japon ne soit pas content.

On lui a fait réduire sa flotte sous-marine à 50.000 tonnes, alors qu'elle était égale à la nôtre. Nous, nous avons 97.000 tonnes, avec des sous-marins bon d'âge que nous éliminons, ce qui ramènera le tonnage à 89.000.

Nous ne demandons de le défendre. Je l'ai rudement défendu. J'espère que, pendant des heures de discussion, j'ai bien cru que nous n'arriverions pas à trancher la question.

Nous nous sommes acquies pour la conférence de 1932, avec une supériorité de



30.000 tonnes, ou le moyen de les garder si cela est avantageux ou le moyen de les échanger.

Quel sera exactement le rôle du son. marin dans quelques années? Il est certain que la question se présentait autrement pour le son. marin avec des croiseurs qui filaient 7 ou 8 nœuds qu'elle ne se présente avec la flotte les navires de 1770 et 1781. 29, 30 et 31 nœuds.

Il faut que le son. marin puisse descendre jusqu'à 40 mètres. Il faut envisager certaines questions dont on n'avait pas idée il y a seulement cinq ou six ans. Par exemple, la possibilité de se protéger contre les bombes d'avion et la nécessité d'augmenter la vitesse du son. marin.

En réalité, nous craignons la liberté de garder nos son. marins qui pourraient, le cas échéant, nous servir de magnifique monnaie d'échange.

En ce qui concerne la question de non construction d'un son. marin, voici ma réponse: il est sage de ne pas commencer la construction d'un sous-marin 2800 tonnes avant d'avoir expérimenté le premier. nous avons quelques succès du côté de la compoh. de l'étanchéité, etc. Je tiens à améliorer ce que nous avons plutôt que de trop inventer.

nous nous sommes donné la liberté de construire encore 2 croiseurs de 2800 tonnes. les construira-t-on? nous ne savons pas.

On met encore sur les bancs du son. marin. Ce s'en a dit M. le Bail. méritait attention mais ne doit pas nous alarmer.



64  
l'oublions pas que nos sous-marins du type Pascal peuvent franchir à 10 nœuds  
10.000 milles, le Surcouf 8.000 milles. Les équipages peuvent rester 30 jours en  
voyage. Ce qui manquera le plus vite, ce sont les vivres. Nos sous-marins ont  
couramment dans le ventre dix fois la distance Marseille-Alger. N'est-ce pas  
l'avoir des bases, certes, mais nous ne considérons pas qu'en Méditerranée  
il y ait utilité à se ravitailler ailleurs qu'à Bizerte ou Alger.

M. Tissier. Je voudrais revenir sur la question posée par M. Martin. L'incertitude  
de nos budgets est telle que je ne vois pas comment nous pourrions aider  
nos chantiers de constructions navales et, cependant, si nous voulons nous dé-  
fendre contre la situation qui nous est faite, il faut imiter le Mahem.  
D'abord, cela nous coûterait moins cher, puisqu'on nous a vu des prix d'acier  
moins élevés et des chantiers en pleine action.

Nous aurions un moyen d'aider nos chantiers, tout en nous donnant  
une garantie de défense nationale. On a bien songé à donner des indemnités  
aux industriels pour concevoir en temps de paix du matériel qui pourra  
servir en temps de guerre. Mais comment le faire dans l'état actuel, avec,  
je le répète, la clarté de nos budgets?

M. le Président. Sur le budget des affaires étrangères, je vous indiquerai le  
moyen de faire cela sans vous vendre.



65  
M. Tisserand. La question des croiseurs auxiliaires est très importante. Nous devons conserver la liberté de nos relations entre la France et l'Afrique du Nord. Il ne serait pas difficile, à mon avis, de faire former ces croiseurs auxiliaires pour le transport d'avions. Si l'on prenait la précaution de préparer leur aménagement au moment de la construction, nous pourrions utiliser très largement des avions qui se défendraient eux-mêmes et que nous transporterions avec le matériel et l'équipe à pied d'œuvre. Soit pour défendre dans un moment critique nos colonies, soit pour défendre la Méditerranée contre d'autres avions, italiens ou autres.

Autant je vous donne raison quand il s'agit de croiseurs auxiliaires destinés à combattre, autant je suis convaincu que nous pourrions utiliser un certain nombre de navires rapides pour en faire des navires port-avions. Il y aurait, bien entendu, une petite incidence supplémentaire à accorder aux propriétaires de ces navires, mais on pourrait les obliger à assurer cette transformation.

M. le Ministre. C'est une suggestion à retenir. Quant à la première observation de M. Tisserand, nous n'irons pas dire dans notre budget que nous allons donner à des prix défiant toute concurrence des croiseurs au Brésil ou à l'Argentine, mais, à la condition que les commissions de la marine et des finances restent en accord sur la défense nationale avec le gouvernement, il y a des moyens relatifs à la préparation de la mobilisation industrielle, et des primes à la construction. Nous pourrions donc arriver à soutenir effectivement nos chantiers et à les renforcer de ce qu'ils nécessitent.



pas reçu de leur clients.

C'est le moment, au lendemain de la signature de l'accord, si l'accord est signé et paraphé par les gouvernements, le nôtre ne se portera pas à l'encre et nous commençant ce que les Italiens achèvent.

M. Tisserand. Si nous faisons payer très cher nos bateaux, les Italiens seront de moins en moins tentés d'en fabriquer. Un des grands journaux d'ici de l'Italie, c'est la France et si un décret interdisait l'échal de bateaux français pour être démolis en Italie, on laisserait la concurrence s'exercer librement pour tout le monde et cela leur coûterait tellement cher aux Italiens qu'ils devraient y renoncer, car ils arriveraient à payer les anciens les trois fois plus cher que nous, ce qui est à considérer.

M. le Comte de Blois. Je remercie M. le Ministre de ses très habiles et lumineuses explications. J'en retiens deux points principaux : d'abord, qu'à partir de 1934 nous gardons notre liberté de marcher en cherté en Tunisie, Tunisie ... pour répondre aux croiseurs cuirassés italiens de même titre.

Je retiens également son explication sur l'augmentation de la puissance habituelle du canon de 205.

M. Le Bail. A la bataille du Jutland, avec leur 280, les Allemands ont obtenu de résultats.



64  
M. le Ministre. Ils n'ont pas tiré à 30 Kilomètres, ils ont porté la bataille à la distance qu'il fallait et ils ont eu une supériorité de combat qui leur a permis d'envoyer 3 croiseurs anglais par le fond. Comme les Anglais mettaient leur poids dans le sac de soi, l'embrasement a été immédiat.

M. Tissot. Et puis, les Allemands tiraient mieux.

M. le Ministre. Ils ont mieux tiré pendant la première quinzaine d'heure, mais cette merveille de tir n'expliquerait pas, d'après les documents techniques, ~~que~~ comment les trois croiseurs anglais ont sauté comme un volcan.

M. le Comte d'Holvi. En espérant cette amélioration balistique, je signale la nécessité d'améliorer très rapidement le port d'Algérie pour les hydroaérostats.

M. le Ministre. Je suis à la disposition de la commission pour expliquer complètement notre position en ce qui concerne la base. Je réserve cette explication pour une séance particulière.

M. Bergeon. Je réserve aux deux questions posées tout à l'heure. Dans l'éventualité d'un conflit qui nous ferait lutter contre l'Italie et l'Allemagne, je me permets de savoir s'il sera possible à la France de faire jouer la classe de construction avant 1936.



M. le Ministre. L'accord ne donne d'une manière définitive aucune proportion entre la flotte. La Conférence de 1932, qui est le point de départ de cet accord, donne des proportions qui ne sont pas fixes mais sur lesquelles il y a entente. Nous abandonnons donc la conférence de 1932 avec cet accord qui unit la France, l'Italie et l'Angleterre, alors qu'en 1932, il y avait l'Allemagne. J'aurai alors le Japon avec l'Angleterre contre nous. Nous avons réservé notre pleine liberté et l'Allemagne aussi vis-à-vis de nous.

Quant au traité de Londres, il se termine en 1936.

M. Bergeon. Je vous avais demandé, Monsieur le Ministre, si vous envisagez la possibilité d'un accord méditerranéen pour la France.

M. le Ministre. J'en demeure un acharné partisan mais ne suis pas ministre des affaires étrangères.

M. le Président. Ce qui nous intéresse ici la commission de affaires étrangères, c'est que cet accord naval dont nous ne pouvons pas voir les conséquences techniques sera, à nos yeux, le début de cet accord méditerranéen que réclame M. Bergeon.

Nous avons besoin d'être tranquille dans la Méditerranée, au moment où certaines tendances, ~~qui~~ que je n'appellerai pas précisément autonomistes nous font un devoir d'assurer notre complète liberté.



nos sommes liés par des traités en ce qui concerne la porte ouverte, la liberté commerciale, mais nous savons aussi que les questions de nationalité et de nationalisation sont capitales et nous avons besoin d'avoir les mains libres.

nos constatons d'autre part que l'Arabie ne peut plus vivre dans ses terres actuelles. Il lui faut des terres de repairement, il faut qu'elle retrouve ce qu'elle a eu dans l'antiquité, ce qu'elle dont elle n'avait pas besoin lorsque l'Amérique du Sud et du Nord lui offraient leur débouché.

nos sommes convaincus que la Turquie ne peut pas durer. Elle possède 770.000 Kil. carrés soit une fois et demie le territoire de la France avec 7 millions d'habitants ! Le problème politique s'y pose d'une façon tout à fait particulière



de 1742

à 1742

but de la

révolution,

(Victor Beran)

On a vu des Etats pouvant vivre sans  
Clergé, sans magistrature, sans parle-  
ment, mais il y a une chose qui a  
toujours paru jusqu'ici indispensable,  
c'est le contribuable. Et l'empire turc a  
expulsé ou massacré ses contribuables:  
et faut qu'à un moment donné il  
paye cette erreur capitale. A ce momen-  
tù, l'union méditerranéenne s'imposera.  
Pour nous, commission des affaires étrangères  
l'union naval est au seuil de cet union  
méditerranéenne.

Nous continuons nos idées, mon  
dieu le ministre, depuis longtemps, et il y  
a une chose dont je me félicite aujour-  
d'hui, c'est d'avoir à vous dire qu'en  
nom de la commission des affaires étrangères  
nous sommes complètement d'accord  
avec vous. Nous avons besoin de voisins.



D'abord fait pour être satisfait nous-mêmes.  
 D'abord naval, je le répète, c'est que la  
 période de l'abord méditerranéen.

Je crois que c'est bien traduire l'opinion  
 de cette commission, de dire que M. Dumont  
 n'avait pas été ministre, après ses voyages  
 sur les frontières et dans les pays méditerranéens,  
 l'abord naval n'aurait pas été possible.

Un autre jour, monsieur le ministre,  
 vous nous parlerez de la Corse -  
 La parole est à M. Rio -

M. Rio

Président de la  
 Commission de  
 la marine.

La Commission de la marine doit né-  
 cessairement entendre le président du Con-  
 seil ou son représentant.

M. le ministre

Vous avez adressé une lettre à M. le président  
 du Conseil qui m'a chargé comme mi-  
 nistre responsable de la Corse de venir  
 m'expliquer devant vous. J'ai réuni les re-  
 présentants de la guerre, de l'Air, de l'Inté-  
 rieur et des Travaux publics : je serai prêt  
 le jour que vous voudrez fixer.



M. Rio

fin

78

- Nous étudierons alors la question de la défense de la terre - Mais en ce qui concerne les déclarations du ministre de la marine technique, il a grandement apaisé les inquiétudes qui avaient fait naître en moi le début de cette réunion. Je me permets de dire que mes collègues ont le même sentiment que moi et j'en trouve la preuve dans les questions posées après l'exposé et l'eloquent de notre ministre de la marine, que nous remercions -

(La séance est levée à 17 heures 35)



# SENAT

## COMMISSIONS

### DES AFFAIRES ETRANGERES

### ET DE LA MARINE

Séance du mercredi 26 juin 1935

Audition de M. Pierre LAVAL, président du conseil, et de M. PIETRI, ministre de la marine.

M. HENRY BERTINGER, président de la commission des affaires étrangères. La séance est ouverte.

Au nom de mon collègue M. Rio, président de la commission de la marine, qui a bien voulu me faire bénéficier de mon ancienneté, et au mien, j'ai la mission de saluer le chef du gouvernement, M. le Ministre des affaires étrangères, et M. le ministre de la marine. Nos deux commissions ont pensé, Messieurs les ministres, qu'il fallait épargner le plus possible votre temps. Par conséquent, puisque la question de l'accord naval anglo-allemand ressortit à la fois à la commission des affaires étrangères et à la commission de la marine, nous avons organisé d'accord avec vous, messieurs, cette réunion des deux commissions. En réalité, nous nous trouvons, - et c'est ainsi que

Pour ce qui concerne la commission des affaires étrangères, nous aurions voulu, monsieur le président, vous entendre plus..



plus t<sup>ôt</sup>, mais nous savons que cela n'a dépendu ni de vous ni de nous : vous avez beaucoup voyagé ; d'autre part, des intermèdes se sont produits ; trois crises ministérielles ont retardé votre audition en moins de huit jours ; ensuite, un ministre britannique est venu en France, ce qui a retardé de plusieurs jours votre seconde audition. Enfin, nous avons la faveur de vous avoir aujourd'hui, et nous nous en félicitons d'autant plus que M. Eden revient ce soir de Rome et qu'il n'aurait peut-être pas été facile de vous entendre plus tard.

Toutes les choses que nous avons à vous dire, nous vous les avons fait connaître par un questionnaire ; M. le Président de la commission de la marine a rédigé, d'accord avec ses collègues, un questionnaire que M. le ministre de la marine et vous-même avez eu entre les mains. D'un autre côté, nous vous avons adressé un questionnaire un peu démodé et défraîchi à quinze jours de distance, étant donné que les événements se précipitent, mais pourtant, les principales questions qui peuvent être posées, sauf une question d'Extrême-Orient, se trouvent déjà incluses dans le questionnaire que nous vous avons adressé.

En réalité, nous nous trouvons, - et c'est ainsi que de la façon la plus brève, nous pouvons commencer cette réunion, dans une sorte de drame en cinq actes et plusieurs scènes : Scène première, accord de Rome ; scène deux, déclara-



tion de Londres, 2 février ; scène trois : réponse de l'Allemagne ; scène quatre : voyage des ministres britanniques à Berlin ; scène cinq : accord de Strasa.

Voilà pour le premier acte.

Pour le deuxième acte :

Scène première : voyage de M. Pierre Laval à Varsovie ; scène deux : voyage de M. Pierre Laval à Moscou ; scène trois : réarmement aérien allemand, annoncé par Goering ; scène quatre : mort du maréchal Pildsusi, et entretien Laval-Goering à Cracovie ;

Après cela, le troisième acte à commencé :

Scène première : discours du reichsführer Hitler offrant la paix à l'Europe et au monde d'une façon plus générale ; scène deux : tractations navales anglo-allemandes suivant le discours d'Hitler ; intermèdes ministériels en France, qui nous ont empêché sans doute de prendre une position immédiate..

Un sénateur. C'est le ballet.

M. LE PRÉSIDENT BERINGER. Scène trois : protestation de Paris ; voyage de M. Eden à Paris ; Scène quatre : voyage de M. Eden à Rome et Scène cinq, qui va commencer ce soir : retour de M. Eden à Paris.

Il nous reste deux actes à jouer. Jusqu'ici, ce n'est pas une tragédie. Nous ne savons pas ce que serviront les deux



M. PIERRE LAVAL, Président du Conseil, ministre des  
Affaires Étrangères. - Je vous remercie, monsieur le Président,  
derniers actes ; c'est vous qui les jouerez, nous l'espérons,  
mais nous attendons le dénouement, et nous voudrions bien aussi  
qu'à travers toutes ces scènes de cinéma européen vous veuillez  
projeter la lumière de vos informations, puisque vous avez  
voyagé, causé avec les cinq ou six hommes, comme vous l'avez  
dit vous-même, de qui dépendent les destinées du monde - il  
manque à votre collection de conversations celle avec le reichs-  
fuehrer, mais elle n'y manquera peut-être pas bien longtemps -  
en attendant, vous avez vu la plupart des chefs de l'Europe.  
Eh bien ! les commissions réunies seront heureuses de vous  
entendre et d'entendre M. le ministre de la marine, puisqu'aussi-  
bien la plus actuelle de toutes ces scènes, c'est le cavalier  
seul, si j'ose parler ainsi, que l'Angleterre vient de faire  
avec Berlin.

Nous sommes maintenant désireux de vous entendre et  
si mes collègues me le permettent, je donnerai d'abord la paro-  
le à M. le Président du Conseil.



M. PIERRE LAVAL, Président du Conseil, ministre des affaires étrangères. - Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir donné un résumé raccourci de ce que sont les difficultés de l'heure. Je vois que la préoccupation dominante, celle qui justifie la présence dans cette salle de deux ministres, ceux de la marine et des affaires étrangères, est celle qui concerne l'accord naval anglo-allemand, et si donc je voudrais d'abord parler - parce que, celle-ci liquidée, il en restera quelques-unes - et elle est importante, mais elle ne représente qu'une partie de l'échiquier international assez compliqué <sup>auquel</sup> ~~aux~~ vous venez de vous référer.

Je ne saurais mieux faire que de vous lire la note que j'ai adressée à Londres, à notre ambassadeur, le 17 juin courant, et qui précise la position du gouvernement français :

"Par un aide-mémoire remis le 7 de ce mois....

(M. le Président du Conseil donne lecture de cette note)

"....à l'appréciation du gouvernement britannique."



J'ai envoyé cette note le 17 juin. C'était la veille du jour où l'accord naval devait être définitivement signé par l'Angleterre et par l'Allemagne. A titre rétrospectif, j'indique qu'un ambassadeur est bien obligé, quand un ministre des affaires étrangères lui remet une note, de la prendre, mais que je n'ai pas trouvé un grand enthousiasme de la part de Sir George Clarke de recevoir manote parce que, disait-il, il vaudrait mieux qu'elle soit envoyée après. J'ai insisté pour qu'elle soit remise avant.

Depuis, j'ai vu M. Eden, mais je vais quand même, avant de vous rendre compte de la conversation que j'ai eue avec M. Eden, vous faire part d'un télégramme que j'ai adressé le 24 juin à notre ambassadeur à Londres, et qui s'exprime ainsi :

"Le refus opposé par M. Créguy (?) - c'est l'expert naval anglais - à toute communication même confidentielle, du programme allemand peut nous laisser indifférents. C'est le Foreign Office lui-même qui nous avait priés de surseoir à jugement tout ~~exigence~~ définitif sur les grandes lignes de l'accord anglo-allemand jusqu'à la communication du programme de constructions du Reich pour les prochaines années, et c'est en parti pour répondre à ce vœu que notre réponse a dû se borner à énoncer des réserves et à poser des questions. La nouvelle attitude de l'expert britannique répond sans doute à une nouvelles exigence des Allemands pour pouvoir reprendre avec nous la tactique réussie à Londres. Il faudrait éviter toute discussions

9



avant reconnaissance du principe des 35 %. Il n'est pas admissible que du côté anglais on se prêt à cette manoeuvre. J'aurai sur ce sujet avec M. Eden une conversation très précise à son retour de Rome, c'est-à-dire demain. Mais sans l'attendre et comme vous le suggérez, je vous prie d'attirer l'attention dès maintenant de Sir Robert Vansitark (?) ... au refus opposé.

Il ne s'agit pas de discuter de programmes ni d'examiner des problèmes techniques, il s'agit simplement pour le gouvernement britannique de renseigner le gouvernement français avec qui il déclare continuer une confiante collaboration, sur l'étendue des conséquences que comporte en pratique la décision prise à Londres sans accord avec nous.

Nous aurions pu élever contre l'initiative britannique une protestation solennelle. Afin de ne pas aggraver la situation nous nous sommes abstenus de le faire et nous nous sommes bornés à attirer l'attention du gouvernement anglais sur les conséquences probables de ses projets. Le moins que nous soyons en droit d'attendre aujourd'hui, c'est d'être confidentiellement renseignés sur ce que pourront être, dans un prochain avenir, les constructions allemandes dont nous avons jusqu'à nouvel ordre le droit d'être plus préoccupés que le gouvernement britannique ne peut l'attendre de nous.

Si l'attitude de l'expert britannique était approuvée par son gouvernement, nous ne pourrions éviter d'y voir, contrai-



rement aux assurances qui nous ont été prodiguées, l'indice d'un changement dans l'orientation générale de la politique anglaise. C'est cela qui compte à l'heure actuelle plus que le genre des ~~claculs~~ <sup>x</sup> auxquels peuvent se livrer les experts. Vous voudrez bien le marquer de la manière la plus formelle au sous-secrétaire d'Etat permanent.

Ce télégramme est du 24 juin.

M. LE PRESIDENT. La première communication du gouvernement britannique est du 7 juin.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Vous vous étonnerez peut-être qu'entre le 7 et le 17, dix jours se soient écoulés. Le reproche pourrait être adressé à d'autres, pas à moi : c'est <sup>aux</sup> au pays, au Parlement, ~~àxxx~~ crises politiques successives que l'on doit l'affaiblissement de la position de la France à l'étranger. C'est une remarque que j'ai déjà faite au Conseil des ministres.

Quoi qu'il en soit, et ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, notre note, bien que du 17, est arrivée avant la signature de l'accord anglo-allemand, par conséquent est arrivée en temps utile, et ce que je peux ajouter, c'est qu'avant que la note ait été envoyée, toutes les observations et tous les renseignements que le gouvernement français ~~était~~ <sup>était</sup> en devoir de donner l'avaient été de manière orale, comme cela se pratique à l'Ambassade d'Angleterre, à Paris.



M. LE PRESIDENT HENRY BERENGER. Monsieur le président, je vous remercie. J'avais posé cette question, parce qu'elle fait partie du questionnaire de la commission de la marine.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Par ces deux documents, la commission connaît l'ensemble de nos difficultés vis-à-vis de l'Angleterre et vis-à-vis de l'accord anglo-allemand.

Entre les deux documents se place la visite de M. Eden à Paris. M. Eden est un homme charmant, de rapports très agréables, et, je me permets de le dire, et, je me permets de le dire, parce que je ne fais qu'exposer, se lon moi, la vérité, très près de nous et très disposé à pratiquer avec nous une politique de collaboration confiante et étroite.

Et je me garderai, devant une commission des affaires étrangères, de préférer le moindre propos qui pourrait être désobligeant pour M. Eden, dont je n'oublierai jamais qu'à Genève, il a été l'artisan de la <sup>substitution</sup> ~~détermination~~ des forces internationales aux forces françaises dans la Sarre, et cela ne remonte qu'à quelques mois, je ne l'ai pas encore oublié.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux que l'Angleterre, et c'est ce que j'ai expliqué à M. Eden, a délibérément, unilatéralement, systématiquement, violé un traité, celui de Versailles, sans se soucier, alors qu'elle se fait généralement le parangon de l'institution de Genève, de ce que ce traité ne devait pas être entamé ni discuté en dehors des autres si-



gnataires du traité, et l'Angleterre a systématiquement et délibérément - et c'est plus grave à mon avis - validé un engagement plus récent, qui remonte au 3 février dernier, que nous avons débattu dans le détail avec âpreté - j'ai encore vivant à l'esprit le souvenir de la discussion passionnée et âpre que j'avais eue notamment avec les ministres britanniques pour faire inscrire dans le communiqué du 3 février un certain nombre de conditions sans lesquelles aucune d'entre elles ne pouvait être réalisée. M. Eden n'a pu que me répéter ce que les journaux anglais avaient expliqué abondamment : qu'il y a en Angleterre une opinion publique, et, dans quelques mois, des élections. C'est vrai aussi pour l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT HENRY BERENGER. Il vous l'a dit ?

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Bien sûr qu'il me l'a dit ! Pourquoi voulez-vous qu'il me le cache ?

M. LE PRESIDENT HENRY BERENGER. C'est intéressant qu'il l'ait dit à un président du conseil.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je le lui ai dit aussi, que nous avons une opinion publique, et quelquefois des élections, et que cependant en France, quelle que soit la vigueur des polémiques et l'opposition brutale des partis, il y avait quelque chose qui restait constant, c'était la direction de notre politique extérieure ; je me suis permis de lui donner aimable-



ment et gentiment cette...., enfin de faire cette comparaison.

Il m'a expliqué que son pays n'aurait pas compris qu'il invité par l'Allemagne à conclure un accord, alors que l'Allemagne avait spontanément, volontairement proposé une réduction de ses armements navals, qu'ils aurai<sup>ent</sup> commis une double faute, d'abord vis-à-vis de leur opinion, qui aurait vu, de la part du gouvernement une sorte de mauvaise volonté à conclure un arrangement avec l'Allemagne, qui spontanément s'y prêtait, et ensuite, instruit, disait-il, par l'expérience et par le souvenir de la note du 17 avril de la France, il ne voulait pas commettre la même erreur de tactique.

En effet, c'est un fait que c'est aussi une leçon que me donnait M. Eden, que la France, à un moment donné, - nous sommes ici dans le pays des principes - avait, dans une note solennelle, souligné ses droits, son droit, sa volonté de..., et que, malgré cette note, l'Allemagne avait continué ses armements terrestres, et que maintenant il n'était plus possible de faire revenir l'Allemagne à des propositions qu'elle-même aurait formulées avant la note du 17 avril.

Je ne suis pas anglais, je suis français, j'écoute, j'essaie de comprendre l'étranger quand il est en face de moi, je ne peux pas méconnaître que dans cet argument il y a tout de même une part de vérité. Il n'en reste pas moins que j'ai dit à M. Eden que ce que je reprochais à son pays, c'était moins le fond même de l'accord réalisé entre l'Allemagne et



l'Angleterre que la procédure qui avait été employée par l'Angleterre, que la méthode, que le mauvais procédé plutôt, employé par l'Angleterre vis-à-vis de la France. Il en a convenu. J'ai été aussi dur que vous l'eussiez été vous-mêmes et je me suis inspiré des délibérations que nous avons eues au Conseil des ministres à cet égard, pour souligner de la manière la plus énergique tous les reproches légitimes que, comme ministre des affaires étrangères et comme représentant du gouvernement français, je pouvais adresser au représentant du gouvernement britannique.

Ceci dit, j'ai envisagé l'avenir, mais sur le domaine des représailles orales, j'ai été aussi loin qu'on peut aller. A dépasser la limite, j'aurais pu compromettre l'efficacité de la collaboration entre la France et l'Angleterre, qui reste plus nécessaire aujourd'hui que jamais.

Envisageant l'avenir, j'ai demandé à M. Eden si, après avoir méconnu l'essentiel des engagements que son gouvernement avait souscrits le 3 février, il acceptait au moins, pour ce qui subsistait des conditions posées dans le communiqué, de revenir à notre accord commun du communiqué de Londres. Il était gêné. Il m'a dit qu'il ne pouvait pas prendre une décision. En d'autres termes, voici ce que je lui demandais.

M. Eden m'avait parlé d'un pacte aérien. J'ai dit : d'accord pour un pacte aérien, à la condition qu'il y ait un



accord bilatéral entre la France & l'Angleterre. Mais j'ai dit et le pacte de l'Est, au moins dans la forme d'un pacte multilatéral de non-agression et de consultation ; et l'Autriche ? et les armements terrestres ? Alors j'accepte d'engager mon pays dans une négociation à l'occasion du pacte aérien, mais à la condition que d'autres négociations seront engagées pour que soient étudiées, précisées, toutes les conditions du communiqué du 3 février de Londres, et le pacte aérien ne devenant définitif, ne devenant applicable au profit de l'Allemagne que lorsque l'Allemagne elle-même aurait souscrit aux conditions imposées par le communiqué du 3 février.

Je vous parle avec une grande liberté, je sais d'expérience qu'on peut s'exprimer librement devant la commission des affaires étrangères du Sénat, mais quand il s'y ajoute la commission de la marine, et, vous parlant avec cette liberté, je vous indique que M. Eden, aussitôt après notre entretien, que j'ai résumé, avait fait connaître à Sir Samuel Hoare les questions que j'avais posées. M. Baldwin n'était pas à Londres. Sir Samuel Hoare a répondu que pour ce qui <sup>le</sup> concernait, il était d'accord avec moi, mais que M. Baldwin étant à la campagne, il ne pouvait le toucher et qu'au surplus les questions que j'avais posées seraient soumises au conseil de cabinet - c'est le conseil des ministres - qui a dû avoir lieu ce matin ou aura lieu cet après-midi, et M. Eden, retour de Rome, à qui des instructions



auront été données de Londres , doit demain me faire connaître la position de son gouvernement à cet égard.

Vous voyez que la conversation a été importante ; vous voyez que si les propositions que j'ai faites à M. Eden sont acceptées, elles peuvent avoir des conséquences heureuses. J'ai fait remarquer à M. Eden que c'était un manque de psychologie total de la part des Anglais que de vouloir ainsi traiter avec l'Allemagne. Si j'avais voulu traiter avec l'Allemagne, j'aurais pu le faire, que, par les mêmes procédés que l'Allemagne emploie vis-à-vis de l'Angleterre, elle s'était adressée à nous, que je ne pensais pas que la France pouvait à ce point ~~se~~ se diminuer et s'humilier que d'engager une conversation avec Berlin sans en référer d'abord à Londres, et je lui ai cité un exemple je lui ai dit : j'ai eu l'occasion de rencontrer à Cracovie le général Goering, ce n'était qu'une conversation officieuse ; eh bien ! à Genève, quand je vous ai rencontré, je vous ai remis mon papier - je vous le ferai d'ailleurs connaître si vous le voulez - et vous savez très exactement la position que j'ai adoptée.

Moi, aujourd'hui, je ne participe pas - lui ai-je dit ; c'était une manière à moi de le critiquer, suivant mon caractère - à l'indignation de mes compatriotes, je vous remercie, je déplore la méthode que vous avez adoptée, je blâme la procédure que vous avez inaugurée dans vos rapports avec la France, mais je vous félicite et je vous remercie d'avoir fait ce que vous



avez fait avec l'Allemagne, car vous nous avez rendu notre liberté. Désormais, je suis libre d'agir vis-à-vis de l'Allemagne comme il me plaira, sans que j'éprouve le moindre scrupule à vous faire la moindre communication à cet égard.

Vous voyez que le ton était vif, mais les rapports que j'ai avec M. Eden me permettaient d'être vif sans qu'il en soit blessé, et c'est à la suite de tout cela que j'avais formulé la proposition. M. Eden m'a paru partager de la manière la plus complète ma manière de voir ce qui pourrait être fait à l'avenir pour essayer de trouver des solutions à tous les problèmes que pose le communiqué du 3 février dernier.

Alors, j'attends M. Eden. Il revient de Rome, où il est allé parler de l'accord naval avec M. Mussolini, et je crois aussi du différend italo-<sup>éthiopien.</sup>~~éthiopien.~~ Sur ce point, je n'ai pas eu avec M. Eden de conversation dont j'aie à vous rendre compte, si ce n'est des conversations privées qui n'avaient pas leur place dans un entretien entre ministres des affaires étrangères de deux pays, puisqu'il était entendu que M. Eden n'avait pas qualité pour me parler du différend italo-éthiopien. Mais je crois savoir que M. Eden, en se rendant à Rome, avait le désir de proposer à M. Mussolini je ne sais quoi, je ne lui ai pas demandé le détail, il me le dira demain, je crois - telles amodiationsou transactionsdont il me paraît que M. Mussolini les accepterait.

Je crains, par un télégramme qu'on vient de me communi-



quer au moment même où j'entrais dans la salle, qui n'est pas un télégramme officiel, qui est de l'agence Havas, et bien que l'agence soit officieuse, je me défie de ses informations, mais il n'en reste pas moins que d'après ce télégramme, les choses ne se seraient pas passées aussi bien que M. Eden les avait souhaitées à son début.

Je pourrais peut-être maintenant m'arrêter en ce qui concerne l'accord anglo-allemand, l'accord naval, parce que M. Piétri est présent. Moi, je ne veux pas entrer dans le détail technique. Je peux cependant vous indiquer que M. Eden m'a demandé expressément, de la part de son gouvernement, l'envoi à Londres d'experts navals français et qu'il a essayé de ma part un refus dont je peux dire qu'il était poli, car je crois être bien élevé mais net : les experts navals n'ont rien à faire à Londres en ce moment-ci. S'ils allaient à Londres maintenant, on pourrait croire qu'ils y vont pour ratifier, pour homologuer, pour adhérer à l'accord naval anglo-allemand qui est intervenu.

Nous avons une conférence qui doit se tenir vers la fin de l'année, peut-être à l'automne, mais naturelle, celle-là puisque la convention de Washington expire, et, à l'occasion de cette conférence, j'ai dit à M. Eden, il est naturel que nos experts se rencontrent avec les vôtres, mais ils ne peuvent pas s'y rendre dès à présent, parce que, s'ils s'y rendaient maintenant, au lendemain de votre passage à Paris, on pourrait



Je vous ai dit tout à l'heure, par la lecture de croire - en France, la critique est libre - que le gouvernement mon papier, que nous ayons repris notre liberté, qu'en ce français a cru qu'il devait adopter, ratifier, de cette manière indirecte, l'accord naval que vous avez conclu avec l'Allemagne.

./. mande appellera l'attention vigilante du ministre de la marine. Il n'est pas douteux que l'augmentation de la flotte allemande risque de provoquer une augmentation de la flotte de l'U.R.S.S. en particulier. Je crois même savoir qu'on a envisagé un programme de construction.

Il n'est pas douteux que l'Angleterre, par maladresse, par faute de tactique, par manque de psychologie, n'a fait qu'aggraver la situation. Voilà le fait.

Vous devez vous rendre compte, par l'attitude que j'ai adoptée au nom du Gouvernement français, que j'ai été aussi ferme que vous l'auriez été. Nous avons même été jusqu'à l'extrême limite. Il nous reste non seulement à construire des bateaux - c'est toujours facile quand on a de l'argent et même quand on n'en a pas d'en trouver - mais il nous reste aussi à construire la paix, ce qui est plus haut ! Nous le ferons, si c'est possible !

J'en ai fini en ce qui concerne l'accord naval.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. Nous vous remercions, Monsieur le Président, des affirmations que vous avez bien voulu porter à notre connaissance, informations dont la plupart étaient inconnues de nous.

M. RIO, président de la commission de la marine. Je



Je vous ai dit tout à l'heure, par la lecture de mon papier, que nous avons repris notre liberté, qu'en ce qui concerne nos constructions, nous étions désormais libres. Il n'est pas douteux que l'augmentation de la flotte allemande appellera l'attention vigilante du ministre de la marine. Il n'est pas douteux que l'augmentation de la flotte allemande risque de provoquer une augmentation de la flotte de l'U.R.S.S. en particulier. Je crois même savoir qu'on a envisagé un programme de construction.

Il n'est pas douteux que l'Angleterre, par maladresse, par faute de tactique, par manque de psychologie, n'a fait qu'aggraver la situation. Voilà le fait.

Vous devez vous rendre compte, par l'attitude que j'ai adoptée au nom du Gouvernement français, que j'ai été aussi ferme que vous l'auriez été. Nous avons même été jusqu'à l'extrême limite. Il nous reste non seulement à construire des bateaux - c'est toujours facile quand on a de l'argent et même quand quand on n'en a pas d'en trouver ! - mais il nous reste aussi à construire la paix, ce qui est plus haut ! Nous le ferons, si c'est possible !

J'en ai fini en ce qui concerne l'accord naval.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Nous vous remercions, Monsieur le Président, des informations que vous avez bien voulu porter à notre connaissance, informations dont la plupart étaient inconnues de nous.

M. RIO, président de la commission de la marine. Je



? n'ai qu'une question à poser. Je remercie d'abord M. le Président du Conseil de ses explications très nettes. Je suis d'avis que ce n'est pas l'heure de prendre des décisions en matière navale. Notre commission a posé à M. le Ministre de la Marine plusieurs questions....

M.PIETRI, ministre de la Marine: J'irai assez vite en suivant les questions posées par la commission de la marine.

M.LABROUSSE. Sur le point particulier de l'exposé de M. le Président du Conseil, il vaudrait mieux poser certaines questions qui n'ont pas de rapport avec les réponses de M. Piétri.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. La question navale est divisée en deux parties, la question générale, diplomatique, et des questions à M. le Ministre de la Marine. Il vaudrait mieux laisser parler M. le Ministre. Nous reviendrons ensuite aux ~~quatre~~ problèmes un peu universels que nous avons à traiter.

M.PIETRI, ministre de la marine. Dans quelles conditions avaient été engagées les conversations relatives à l'accord naval franco-allemand. Ces conversations ont été portées à notre connaissance par un certain nombre de télégrammes de M. Corbin, à partir du 8 juin. Les indications venaient de M. Creggy qui n'est pas un inconnu



pour les membres des deux commissions, M. Charles Dumont vous en parlé plusieurs fois. C'est un fonctionnaire du Foreign Office. Ce n'est pas un fonctionnaire de l'Amirauté dont notre chancellerie et aussi ~~notre~~<sup>le</sup> ministère se sont toujours défiés.

On est arrivé à nous présenter l'accord avec des détails qui n'étaient pas tout à fait exacts. C'est assez important. Il nous était dit, par exemple, d'après les indications qui devaient servir à notre note, que les 35 p.100 qui étaient concédés aux Allemands par rapport à la flotte anglaise ne sauraient affecter en aucune façon la construction des autres puissances.

D'abord sous la forme verbale, ensuite dans la note du 17 juillet, nous avons dit que le Gouvernement britannique avait eu son attention attirée sur les répercussions que ceci pouvait avoir en Russie. Il nous a été dit, sous le signe de M. Creggy, que ce problème n'avait pas passé inaperçu à la chancellerie britannique.

Mais en réalité, par le paragraphe c de l'accord et malgré certains termes qui, s'ils étaient interprétés d'une façon absolument étroite, peuvent faire penser que les constructions de la Russie seront sans répercussion sur les 35 p.100 des Allemands, je suis pour ma part assez sceptique. L'accord dit : si quelque nation venait à bouleverser - je crois que le mot est celui-ci - violemment les propositions jusqu'ici observées entre les diverses puissances, l'Allemagne se réserve le droit de remettre en question les 35 p.100.



Nous avons donc été mal informés sur le premier point.

Il n'a jamais été question dans ce qui nous a été communiqué et qui a servi, je le répète à notre réponse du 17 juin, d'un pourcentage particulier aux sous-marins, alors que, comme vous l'avez vu par le texte de l'accord, les Allemands se réservent le droit d'avoir une flotte sous-marine équivalente à la flotte anglaise; ils n'auront pas longtemps à dépasser le chiffre de 35 p.100, pour arriver à 40 ou 45 p.100.

Je n'entre pas dans d'autres détails pour l'instant. Je voudrais seulement ajouter une observation, toujours dans le domaine qui m'est propre. Ce n'est pas la première fois que les Anglais ont fait allusion, dans les conversations officieuses et officielles que nous avons eues avec eux, à l'éventualité d'une augmentation de la flotte allemande. En juillet 1934, quand je suis allé à Rome avec les experts navals, nous avons longuement discuté et les représentants du gouvernement britannique avaient fait allusion à l'opportunité qu'il pourrait y avoir à accorder aux Allemands une petite augmentation de leur flotte, il avait été question d'environ 200.000 tonnes en tout.

Les Anglais nous présentaient cela non point comme une violation du Traité de Versailles, mais sous la forme d'une mise au point technique du pourcentage de la flotte allemande, étant donnés certains progrès réalisés dans l'ordre naval.



Nous avons fait les plus expresses réserves. Nous avons dit que nous ne pouvions pas envisager l'accès de l'Allemagne dans la Conférence elle-même ou qu'alors si une telle hypothèse pouvait être envisagée, il fallait aussi envisager l'entrée, dans la conférence, de la plupart des nations. A partir de ce moment, il n'a plus été question de l'augmentation de la flotte allemande. Ce n'est que lors des conversations qui ont eu lieu à Berlin entre Hitler et Eden, que le chiffre de 35 p.100 a été pour la première fois lancé. Dans les milieux officiels anglais, dans la presse, dans la bouche de M.Greggy, ce chiffre avait été considéré comme parfaitement excessif et comme de nature à rencontrer chez les Anglais une opposition absolue.

De même quand la question des 12 petits sous-marins a été posée, la réaction anglaise a été très vive. J'avais eu l'occasion de dire un mot au Premier Lord de l'Amirauté. Il m'avait répondu : " Il ne peut pas être question de permettre aux Allemands d'avoir une flotte sous-marine. Peut-être les autoriserons-nous à construire quelques sous-marins pour la défense de leurs côtes ! "

Ce que je peux dire de moins de vue, c'est que les conditions dans lesquelles ont été faites les conversations ont été pour le moins un peu spéciales.

En tout cas, il y a un autre point que je désire indiquer. Contrairement à ce qui a été dit par des journaux sérieux comme le Temps, à aucun moment la France n'a donné son assentiment à cet accord. Il nous a été présenté par l.



Anglais à la suite d'une initiative qui leur est propre; ils nous ont demandé, par courtoisie, de formuler nos observations. C'est tout.

M. LE PRESIDENT. Le Gouvernement italien a adopté la même critique que la nôtre.

M. RIO, président de la commission de la marine.  
Sans vous être concertés ?

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Cela, c'est autre chose  
A quoi serviraient les ambassadeurs ?

M. PIETRI, ministre de la marine. Cela nous fait  
arriver au numéro 2 du questionnaire.

Quel est le texte de la réponse que nous avons  
faite ? Quelle a été notre liaison avec l'Italie ? Je voudrais vous donner une petite appréciation sur la note, d'accord avec M. le ministre des affaires étrangères, que nous avons adressée à l'Angleterre le 17 Juin, cette fameuse note qui n'a pas eu le temps d'être étudiée d'une façon très approfondie, parce que le texte de l'accord se trouvait signé et imprimé, et qu'il était lu le 18.

Nous avons convenu, Monsieur le Président du Conseil et moi, que la note ne devait pas entrer, du point de vue naval, dans tous les détails. Nous aurions pu vouloir accepter d'envoyer à Londres des experts navals, et nous asseoir à une table où ne voulions pas aller.



Cette note, du point de vue naval, est donc extrêmement simple et succincte. Il nous a paru cependant nécessaire d'indiquer aux Anglais certains dangers. Nous signalions la répercussion possible sur les constructions de la flotte russe. Nous indiquions que, pour notre part, nous étions dans l'obligation de reprendre notre liberté en matière de construction.

Nous signalions un autre point qui, au point de vue naval, est un des plus graves de ceux qui peuvent être considérés comme la conséquence de l'accord anglo-allemand. Ceci a été particulièrement signalé par M. Charles Dumont dans un article qui m'a beaucoup intéressé. Jusqu'à maintenant et même avant la guerre, à aucun moment, les constructions de l'Angleterre ne sont entrées en ligne de compte dans le calcul de nos propres constructions et dans les décisions que nous pouvions prendre à leur égard.

Nous considérions jusqu'à maintenant que tout ce que pouvait faire l'Angleterre dans le domaine de la construction navale n'avait pas à nous intéresser. Par l'effet de l'accord anglo-allemand, il n'en sera plus de même du tout. Nous serons forcés de reprendre une ~~max~~ arithmétique que nous avions sciemment oubliée. Chaque fois que l'Angleterre, pour des raisons quelconques qui pourraient ne tenir, par exemple, qu'à la situation du Pacifique, se trouverait amenée à augmenter le niveau de sa flotte, nous aurions le droit d'en faire autant.

Cela nous intéresse directement. Le rythme de nos



constructions va se trouver, pour la première fois commandé par le rythme de la construction navale anglaise. Comme nos constructions vont se trouver intéresser les Italiens, malgré la détente politique que nous sommes heureux d'enregistrer depuis quelque temps, , à moins que la Conférence préparée pour l'automne y apporte des tempéraments, nous allons nous trouver engagés dans une sorte de course aux armements assez périlleuse. C'est un point très important qui nous oblige à veiller !

Question numéro 4 : quelle a été la liaison avec l'Italie ? Les Italiens se sont mis spontanément à nos côtés. Je ne dis pas de leur réponse qu'elle est très détaillée. Il y a une allusion très discrète à la fameuse parité qui est une des difficultés de la question. C'est une affaire qui a été tenue sous le boisseau depuis quelque temps. Elle a été reprise ce matin par certains journaux italiens. La réponse italienne quoique un peu sibylline en sa forme se rapproche incontestablement de la nôtre et fait des réserves sur les à-côtés diplomatiques de la question.

Je n'ai pas besoin de vous dire que l'accord anglo-allemand affecte infiniment moins l'Italie que nous-mêmes.

Même si nous devons augmenter le rythme de nos constructions, nous allons être contraints de porter le poids de nos escadres vers le Nord. L'Angleterre en fera autant. Tout ceci donnera à l'Italie, en Méditerranée cette



suprémie d'apparence à laquelle elle tend et dont elle fait tout au moins une question de prestige. Je ne veux pas en dire davantage parce que l'état de nos relations est excellent.

L'accord anglo-allemand est-il définitif ou soumis à la signature des signataires de Washington? J'ai déjà traité cette question. Je ne crois pas qu'il y ait une addition à fournir à cette question. Il constitue, selon moi, dans l'ordre juridique, une violation de fait pure et simple du traité de Versailles, par conséquent du traité de Washington.

M. LE PRESIDENT du CONSEIL. Il est naturellement définitif entre l'Angleterre et l'Allemagne.

M. PIETRI, ministre de la marine. La question pourra se reposer, sous une forme plus générale, au moment de la Conférence navale. Je n'ai pas le droit de répondre encore.

On pourra peut-être envisager une nouvelle conception du Traité de Versailles. Je laisse, sur ce point, la parole à de plus autorisés que moi.

Quelle sera la répercussion sur notre politique navale? Ce sont des chiffres qui ont donné lieu à pas mal de petites divergences dans la presse et ailleurs. On a pu croire que ces 35 p.100 de la flotte anglaise réclamés par l'Allemagne et accordés par l'Angleterre représentaient la proportion même de la flotte française par rapport à la flotte anglaise. Nous n'avons pas accepté à Londres de nous engager à d'autres négociations que celles envisagées à



40 p.100 : Quand on évalue le tonnage global d'une flotte, il faut savoir ce dont on parle. Il y a différentes proportions. Il y a les navires hors d'âge. Il y a la flotte en construction. Si vous le voulez bien, nous allons retenir deux chiffres intéressants : la proportion de la flotte française par rapport à la flotte anglaise. En considérant le tonnage en construction, les seconds chiffres sont plus intéressants que les premiers. Nous ne pouvons parler des 35 p.100 que dans l'avenir. Grâce à vous, notre proportion par rapport à l'Angleterre est de 54 p.100 et de 16 p.100 si l'on ajoute les Diderot.

Qu'allons-nous vous proposer ? Nous ne pouvons rien imaginer dans ce domaine avant de connaître le rythme des constructions allemandes. C'est la raison pour laquelle nous avons la visite de M. Eden à Paris.

C'est encore un point sur lequel les communications de M. Gregg, avant la signature de l'accord, avaient été insuffisantes. Il nous avait, en effet, indiqué que l'accord anglo-allemand serait assorti d'un accord de constructions où parlait même de 7 ou 8 ans, ce qui serait désirable ! Nous aurions le temps de voir venir. Nous en serions quittes pour augmenter le tonnage annuel de nos constructions qui va être de 30.000 à 32.000 tonnes ; et nous pourrions aller jusqu'à 40. Si, cependant, les Allemands utilisaient leurs capacités de construction, qui sont sérieuses, s'ils arrivaient à faire leurs 420.000 tonnes en trois ou quatre ans ce qui n'est pas impossible, nous nous trouverions incon-



testablement contraints à un effort assez sérieux de construction.

Vous donner un pronostic à cet égard, c'est très difficile. Je ne crois pas personnellement que les Allemands puissent facilement faire leurs bateaux en trois ou quatre ans. Les canons, c'est déjà difficile ! L'artillerie navale, est moins facile que la construction navale même en Allemagne.

Mettons les bateaux construits. Je ne suis pas sûr que les Allemands, en ce qui concerne les équipages, tout au moins en ce qui concerne les états-majors, soient en mesure d'équiper et d'armer immédiatement une flotte semblable. J'ai plutôt tendance à penser que les Allemands envisageront leurs constructions sur un nombre supérieur à quatre années. Notre rythme, dans ce cas, ne se trouverait accéléré que dans une faible proportion.

M. SARRAUT. Il faut envisager une autre répercussion. Le Japon réclame sa liberté et la prendra. Elle va augmenter sa flotte. Automatiquement, la flotte anglaise augmentera en proportion; et la flotte allemande, aussi.

M. PIETRI, ministre de la marine. Nous en arrivons à la question numéro 8. Permettez-moi de vous dire que cette question est d'ordre technique. Je m'en expliquerai quelque jour avec la commission de la marine. Ces questions de calibre nous amèneraient soit à des développements considérables soit à un silence prudent. Il vaut mieux la laisser.



ser de côté. Le calibre, en matière de canons, n'est pas tout. Les Allemands, en particulier, sur lesquels nous sommes tentés de prendre exemple, ont toujours, avant la guerre, soutenu, que le calibre de 280, conçu d'une certaine manière, était supérieur au 305. Les bateaux français en construction n'ont pas encore un calibre fixé d'une façon définitive. On peut donc réserver cette question.

Je suis allé très vite. J'ai d'abord eu l'impression que les questions posées à M. le président du conseil étaient infiniment plus vastes que celles que vous avez bien voulu me poser.

Il serait peut-être de meilleure procédure que je réponde aux questions particulières.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. Nous vous remercions, monsieur le ministre, des explications que vous voulez bien nous donner.

Des collègues vous poseront certainement des questions précises. Pour ma part, j'en ai deux à vous présenter.

L'Angleterre a communiqué à la France une note le 7 juin. Cette note est consécutive au discours prononcé au Reichstag par le Führer Hitler le 21 Mai. Ce discours a une importance capitale non seulement pour l'Allemagne mais pour l'Europe. Le maître de l'Allemagne s'adressait à l'Europe. Il déclarait :

" La limitation de la marine allemande à 35 p.100

(lecture)



Voilà donc la déclaration publique non seulement pour l'Allemagne mais pour toutes les chancelleries, qui a été faite par le chancelier allemand.

Donc, lorsque le 7 juin le gouvernement britannique a communiqué au gouvernement français cette note, le gouvernement français se trouvait déjà alerté par le discours du chancelier Hitler du 21 mai, qui le précédait de près de trois semaines. Alors, la réponse du gouvernement français, réponse officielle, n'a été que du 17 juin.

M. le président Laval nous a expliqué pourquoi et nous avons accepté cette explication. En simple question est la suivante :

Entre le 7 juin et le 17 juin, c'est-à-dire dans les dix jours d'intervalle, entre l'annonce de la note et la réponse officielle, n'y a-t-il eu aucun échange, aucune conversation entre les deux gouvernements ?

D'autre part, est-ce que, entre le 21 mai, date à laquelle le chancelier Hitler avait fait connaître sa volonté à l'Allemagne, et le 7 juin le gouvernement français n'avait pu se renseigner de son côté ?

M. PIERRE LAVAL, président du Conseil, ministre des affaires étrangères, a répondu :

Le 21 mai, le gouvernement français n'avait pas encore eu connaissance de la déclaration du chancelier Hitler.



Il avait donc annoncé le 21 mai la proportion de 35 p.100 comme existant dans son esprit et dans l'esprit de l'Allemagne et devant être définitive et permanente. Visiblement la note anglaise du 7 juin qui vous a été envoyée est la continuation du discours du chancelier Hitler et en quelque sorte la réponse de l'Angleterre à ce discours.

Donc, lorsque le 7 juin le gouvernement britannique a communiqué au gouvernement français cette note, le gouvernement français se trouvait déjà alerté par le discours du chancelier Hitler du 21 mai, qui la précédait de près de trois semaines. Alors, la réponse du gouvernement français, réponse officielle, n'a été que du 17 juin.

M. le président Laval nous a expliqué pourquoi et nous avons accepté très volontiers cette explication. Ma simple question est la suivante:

Entre le 7 juin et le 17 juin, c'est-à-dire dans les dix jours d'intervalle, entre Londres, où on peut aller en avion facilement en quelques heures, et Paris y a-t-il eu un échange quelconque de conversations entre les deux gouvernements ?

D'autre part, est-ce que, entre le 21 mai, date à laquelle le chancelier Hitler avait fait connaître au monde la volonté de l'Allemagne, et le 7 juin le Gouvernement français s'était préoccupé de ces 35 p.100 ?

M. PIERRE LAVAL, président du Conseil, ministre des affaires étrangères.- Voici ma réponse:

Ce n'est pas dans son discours du 21 mai que le chancelier Hitler a pour la première fois posé la question, c'est à Stresa



du 14 avril.

Les pourparlers navals anglo-allemands qui ont abouti à l'accord du 18 juin avaient été suggérés par Sir John Simon dans une conversation à Berlin avec M. Hitler. A Stresa, notre délégation avait été avisée officieusement que des pourparlers auraient lieu à bref délai, mais avaient peu de chances de succès, vu l'étendue des revendications de l'Allemagne. C'est ce que disaient les Anglais. Les conversations <sup>étaient</sup> ~~étaient~~ enfin représentées comme devant avoir un caractère d'explication.

Retardées d'un commun accord jusqu'après le discours du chancelier, elles se sont ouvertes à Londres le 4 juin; interrompues quelques jours pour les vacances de la Pentecôte, elles ont abouti rapidement à l'accord de principe existant.

Voilà la réponse de fait qui me paraît une partie de la réponse à la question posée par M. le président de la commission des affaires étrangères.

Mais je rappelle qu'à aucun moment l'Angleterre n'a provoqué de discussion contradictoire avec la France, qu'elle a simplement demandé à la France de formuler ses observations et qu'il a toujours été entendu - indignez-vous, vous ne serez pas les premiers, j'étais indigné avant vous - du côté anglais que, ces observations faites, l'Angleterre les recevrait, mais n'en tiendrait pas compte.

C'est le fait; il est brutal, et je ne veux pas du tout essayer / par des commentaires ~~essayer~~ ou des interprétations de rien changer à ce qui a été la vérité. Et c'est bien là précisément



ge qui me préoccupe : c'est de souligner l'incorrection du gouvernement britannique. C'est ce qui a fait l'objet des réserves de la note du 17 juin que vous connaissez, mais ce qui a fait aussi l'objet de remontrances que je me suis permis et que je me suis fait un devoir d'adresser à M. Eden.

Par conséquent cette partie de la discussion serait puérile. Elle nous permettrait de blâmer l'Angleterre : je l'ai déjà fait. Je vous demanderai de ne pas le faire trop fort parce que le passé est le passé. L'avenir reste pour la construction.

Quoi qu'il en soit, nous avons lieu d'être froissés de la procédure employée par l'Angleterre. C'est ce qui me faisait dire tout à l'heure que ce que je reprochais aux Anglais, c'était plus la méthode que le fond de l'accord intervenu.

Sur le fond, M. Pietri vous a dit quelles conséquences dommageables pouvaient s'ensuivre : Le Japon va reprendre sa liberté. Alors l'Angleterre sera obligée d'augmenter sa flotte. L'Allemagne, ayant droit à 35 p.100 du tonnage anglais, augmentera la sienne d'autant; et la France ne restera pas inactive.

Voilà comment des hommes politiques, des hommes d'Etat comme les Anglais, qui se sont toujours montrés les défenseurs de l'organisation collective, lorsque leur égoïsme était en cause puisqu'il s'agissait d'affaires navales, ont commis cette erreur d'optique qui conduit à ces conséquences que certainement ils n'ont pas voulues, mais qui s'ensuivront nécessairement ainsi qu'il vient d'être dit.



M. FRANCOIS PIETRI, ministre de la marine.- Permettez-moi d'ajouter un petit éclaircissement. Quoique, rue Royale, nous fussions en effet alertés sur le chiffre de 35 p.100, non point seulement depuis le discours d'Hitler en mai dernier, mais depuis l'entrevue d'Hitler avec Sir John Simon qui date de la fin de mars, nous avons toutes raisons de penser... - Et je vous donnerai ce petit détail. C'était au moment où le fameux M. Craig est venu à Paris rendre visite au chef d'état-major. Mon chef de cabinet lui a parlé très évasivement de la prétention allemande aux 35 p.100 et il l'a donnée comme très exagérée. Il a de plus semblé indiquer, en employant dans sa conversation, non le terme de 35 p.000, mais les mots 400.000 tonnes... Ceci est très important.

Je crois que les Anglais ont essayé également de changer la demande de pourcentage en une demande de tonnage spécifique ~~mais~~ ce qui aurait donné une face tout autre à la question. Mais ils ont été; je crois, que dans cette affaire-là l'Angleterre n'a pas gagné un pouce sur ce que l'Allemagne, dès le premier moment des conversations de Londres, a - passez-moi le mot, qui je crois, rend la réalité - exigé.



M. LE PRESIDENT DU CONSEIL.- Sur ce point je pourrais vous lire les télégrammes qui ont été échangés entre le 29 mai et le 17 juin. Cela n'ajouterait rien à ce que j'ai dit, si ce n'est des détails qui montreraient que le quai d'Orsay autant que le ministère de la marine sont restés attentifs et vigilants mais sans succès.

M. HENRI LAMERY. - Je voudrais <sup>maintenant que nous voyons</sup> ~~voir~~ clairement la situation au point de vue diplomatique d'abord, ensuite au point de vue des conséquences pour la marine militaire.

Au point de vue diplomatique, la situation est celle-ci :

Le traité de Versailles qui avait mis un frein aux armements navals allemands est abrogé en fait. L'Angleterre a déchiré la partie du traité de Versailles qui interdisait à l'Allemagne les armements navals.

Mais étant donné que le traité de Versailles avait permis aux vainqueurs de limiter leurs armements et de s'accorder entre eux à cet effet - sans qu'en aucun cas il y eût un engagement concernant cette limitation à l'égard de l'Allemagne, - nous avons pris acte de ce que l'Allemagne était désarmée au point de vue naval pour faire entre vainqueurs la convention de Washington.

Cette convention qui limitait les armements navals ~~se~~ créait, vous le savez, une sorte de hiérarchie des puissances navales : Angleterre, Etats-Unis, Japon d'un côté; et en seconde ligne France et Italie, si elles pouvaient se mettre d'accord sur la parité.

Dès lors que l'Allemagne reprend ses armements navals, il



est hors de doute que le traité de limitation des armements navals, la convention de Washington cesse de jouer, puisqu'elle n'existait qu'à la condition que le traité de Versailles fût observé.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. - C'est l'évidence.

M. HENRY LEMERY. - Alors la question est celle-ci :

M. le président du Conseil;dit : "Nous reprenons notre liberté." Sous quelle forme et par quelle procédure reprend-on sa liberté ?

On pouvait dénoncer le traité de Washington qui venait à échéance en 1935 deux ans avant l'échéance. Le Japon a déclaré qu'il n'était plus pour l'accord de Washington. Il avait une conception spéciale de la limitation des armements. On devait établir un plafond et tous les Etats quels qu'ils fussent, y compris l'Allemagne, disait expressément le Japon, auraient le droit d'atteindre ce plafond, et dans l'intérieur de ce chiffre global il était admis que chaque nation s'arrangerait comme elle voudrait.

L'idée du Japon était simple : mettre fin à la hiérarchie des puissances. C'est légitime. Il est presque certain que ce ne sera accepté ni par les Etats-Unis ni par l'Angleterre qui veulent évidemment garder la maîtrise des mers.

Et alors si je comprends bien l'accord anglo-allemand il signifie exactement ceci : "Puisque les accords de Washington vont disparaître qu'on va arriver à la liberté des armements, nous allons essayer, du moins en Europe, de créer une situation qui nous assure une certaine hégémonie, une certaine maîtrise. Et pour avoir cette maîtrise, nous allons traiter avec l'Alle-



magne."

Je tire de là deux conclusions. La première, c'est que l'Angleterre a agi d'une manière incorrecte - puisque le mot a été dit par M. le président du Conseil - à notre égard, surtout après l'accord de février où il était entendu que les défenseurs de la paix formaient un front commun et devaient s'entendre lorsque des questions d'armement se présenteraient. Elle a permis à l'Allemagne ce que j'appellerai volontiers une impertinence, puisque, ne nous ayant pas consultés sur ses armements terrestres, elle a éprouvé le besoin de consulter l'Angleterre et de s'accorder avec elle avant de faire ses armements navals.

M. FRANCOIS LABROUSSE. - En attendant les armements aériens.

M. HENRY LEMERY. - Sur le fond, je me permets de dire <sup>le</sup> après M. le président du Conseil, il faut être assez modéré à l'égard de l'Angleterre; il faut marquer notre mécontentement pour la question de forme qui est une violation évidente non seulement du traité de Versailles, du traité écrit, mais de ce que j'appellerai l'amitié. Mais sur le fond il faut nous garder de nous montrer trop irrités contre l'Angleterre. Car enfin je reviens toujours à cette idée :

La diplomatie est une chose certainement ~~compliquée~~ complexe, mais aussi une chose simple. Les intérêts anglais sont conformes aux nôtres, au lieu que les intérêts allemands ne correspondent pas aux nôtres.



M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. - De cela je suis moins sûr !

M. HENRY LEMERY.- C'est une discussion que nous ouvrirons un jour. Il est certain que nous ne rencontrerons nulle part les Anglais sur notre route et que nous y rencontrerons partout l'appétit allemand. Par conséquent je demande que, du côté de l'Angleterre, nous allions doucement.

Mais en ce qui concerne les conséquences à l'égard de la marine, je crois que M. le ministre de la marine se montre un peu optimiste lorsqu'il parle de l'avance que nous avons. Le plan de constructions de l'Allemagne, nous ne le connaissons pas. Et si l'Angleterre le connaît, l'Allemagne le violera, elle ira plus vite que l'accord lui permet d'aller. Par conséquent il y a lieu dès à présent de se renseigner par tous les moyens qu'on pourra, mais dès à présent aussi nous aurons lieu de dire, nous qui avons à défendre notre territoire continental sur trois fronts de mer et qui avons à garder nos lignes de communications avec nos colonies disséminées dans le monde entier, nous aurons lieu de dire à l'Angleterre qu'elle a ouvert une course aux armements et qu'elle nous oblige à surarmer sans délai.

Par conséquent deux questions : qu'allons-nous faire à l'égard de l'accord de Washington. Ne devons-nous pas dire que cet accord est rompu et faire ce qu'a fait le Japon ?

Autre question : Allons-nous être en état de mettre sur pied un plan de constructions qui corresponde, non pas aux armements de l'Allemagne que nous connaissons, mais aux nécessités qui vont s'imposer du fait que désormais l'Allemagne a des armements navals ?



M. LE PRESIDENT DU CONSEIL.- A l'égard de la convention de Washington, la position du Gouvernement français est déjà prise. Avant le 31 décembre 1934, conformément à la convention nous avons déclaré que si le Japon - car vous vous le rappelez, on attendait la décision du Japon - ne prenait pas sa décision, nous la prenions nous-mêmes. Je l'ai dit tout à l'heure de la façon la plus claire et la discussion qu'on pourrait ~~en~~ ouvrir à cet égard n'ajouterait rien.

L'Angleterre a commis la faute, inélégante envers la France, grave quant à ses conséquences, de nous rendre notre liberté. Est-ce à dire que la France doit se désintéresser des suites de la conférence de Washington, ne pas prendre sa part des nouvelles conversations qui doivent avoir lieu comme conséquence de la dénonciation de la convention ? Je me garderai de le dire. J'ai refusé au nom du Gouvernement d'envoyer les attachés navals que l'Angleterre réclamait. Ces attachés se rendront bientôt à Londres, mais seulement pour parler de la convention de Washington et non pas de l'accord anglo-allemand.

Je vous signale qu'il y a ici, en dehors de l'affaire navale, déjà très importante, une série d'autres questions non moins importantes et que pour la bonne méthode j'ai convoqué un ambassadeur à sept heures. Par conséquent jusqu'à sept heures je suis à votre disposition.

M. LE PRESIDENT. - Nous vous rendrons votre liberté plus tôt. (Sourires.)



M. CORNUDET.- Je suis d'avis, avec M. le Président du Conseil, qu'il ne faut pas heurter l'Angleterre trop fort parce que nous la rencontrons constamment sur notre chemin à nos côtés. Mais une question se pose : le traité de Versailles est atteint, et je demande à M. le président du Conseil ce qu'il compte faire à l'égard de l'Allemagne.

L'Allemagne est un pays très difficile. M. Hitler nous fait des communications très douces, et ses lieutenants emploient toutes les expressions les plus vives lorsqu'ils parlent. J'ai sous les yeux le texte d'un discours du général Goering qui n'est pas un petit personnage et qui, parlant à Fribourg en Brisgau, s'est exprimé ainsi : " Cependant ils mènent contre ~~nous~~ nos provinces étrangères une campagne infame. Je ne sais pas comment un homme de bon sens peut écrire des bourdes aussi stupides..... Ce sont des hommes qui ne peuvent pas avoir un cerveau : il faut qu'ils aient de la merde dans le crane !"

Je demande si c'est un langage que peut tenir le second personnage de l'Etat allemand .

En ce qui concerne l'accord naval, pensez-vous que l'Allemagne ne va pas continuer sa théorie d'expansion navale, qu'elle ne va pas continuer du côté de Memel ? Et alors se pose la question du canal de Kiel, et celle que vous avez indiquée de la supériorité de la flotte allemande dans la Baltique, question très grave parce que le Danemark est hors d'état de conserver le canal de Kiel. Que ferez-vous pour parer à de telles difficultés ?



A. LE PRESIDENT DU CONSEIL.- Je répondrai tout à l'heure par l'exposé même que je ferai.

M. FARJON. - A l'égard du traité de Washington la France a bien repris sa liberté à la fin de décembre 1934. Mais cependant en 1935 et 1936 nous sommes encore liés par les stipulations de ce traité. J'ai cru comprendre que le Gouvernement français se trouve moralement libéré de ses prescriptions. Il n'y en ~~est~~ a qu'une d'intéressante à l'heure présente : c'est que le lot de navires de ligne voté ne doit être mis en chantier qu'à partir du premier janvier 1937. Peut-être la liberté en question pourrait-elle comporter la mise en chantier plus rapide. Ceci n'est peut-être pas négligeable, car dans la future conférence navale nous pouvons nous trouver ~~aux~~ devant l'Italie ayant mis en chantier deux 35.000 tonnes, ~~xxx~~ la France en ayant en chantier un seul et un autre en projet; cela peut créer des tractations difficiles.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Vous savez que ce n'est pas exactement en vertu de Washington que nous nous trouvons engagés à ne pas mettre en chantier le second 35.000 tonnes avant le premier janvier 1937; c'est en vertu du traité de Londres dont nous avons signé avec les Italiens une partie et dont nous n'avons pas signé l'autre. Mais même <sup>pour</sup> la partie que nous avons signée et qui commande un rythme de constructions nous ~~pourrions~~ ~~ne pas~~, même ~~sa~~ dehors de l'accord anglo-allemand, soutenir du moment que les signatures n'ont pas été ratifiées par le Parlement français, que nous gardons notre entière liberté.



Sans aller jusqu'à des déclarations semblables, nous pouvons toujours prendre acte de l'accord anglo-allemand pour précipiter un peu le mouvement. Mais je vous fais une confidence : ~~j'ai déjà décidé~~ J'étais déjà décidé à commencer le 25.000 tonnes avant la mise en cale officielle. C'est une petite supercherie admise. Nous aurions dès 1935 commencé les travaux extérieurs à la coque et plus difficiles qu'elle-même. Mais maintenant il n'est pas dit que nous ne ferons pas la mise en cale officielle avant le premier janvier 1937. Ce serait désirable, ne fût-ce que pour marquer le coup.

M. ROBERT THOUMYRE.- Est-ce que dès à présent nous avons le sentiment que l'échelonnement est réglé, que l'Angleterre a imposé et l'Allemagne a accepté des limites en ce qui concerne le tonnage des navires de ligne et tonnage des sous-marins ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Nullement. Je suis convaincu <sup>ont voulu</sup> que les Anglais d'abord inclure dans le rapport lui-même une entité de ~~tonnage~~ constructions. Ils n'y ont pas réussi. Ils ont fait alors l'accord présent et ont voulu tout de suite après faire accessoirement un accord secondaire portant sur les constructions. Je crois qu'ils n'ont pas réussi davantage.

Il aurait été cependant question de cet accord. Il nous est indiqué qu'il n'est pas oublié et que les Anglais espèrent encore aboutir à un accord public de constructions, que la difficulté a porté sur le nombre, d'années de construction, sur le cycle. Les Anglais voulaient de huit à neuf ans, les Allemands ont insisté pour cinq ou six ans peut-être. Peut-être l'accord finira-t-il par se faire. Ils n'ont pas réussi davantage.



Il a bien été indiqué, même dans certains articles de presse, que les Allemands, désireux de montrer toute leur bonne volonté aux Anglais, seraient disposés à s'en tenir à la limitation de 25.000 tonnes pour les vaisseaux de ligne. Ceci pourrait être corroboré par le fait que les "Deutschland D et E ont déjà vu leurs caractéristiques entièrement modifiées, et vont vers un type de 23.000 à 25.000 tonnes.

En outre, en ce qui concerne les sous-marins, il semble - mais là ils n'ont pas très grand mérite - que l'Allemagne est parfaitement disposée à limiter à 500 ou 600 tonnes leur tonnage. Mais rien encore de précis n'a été déclaré à cet égard.

M. ECCARD. - La clause concernant les sous-marins me paraît particulièrement dangereuse. Les Allemands ont d'abord stipulé qu'ils auront droit en sous-marins à un tonnage égal à celui de l'Empire Britannique. Ils ont ajouté qu'ils ~~se contentaient~~ se contentaient pour le moment de ne pas dépasser 45 100. Mais ils ont ajouté - et ceci est bien allemand - que le Gouvernement allemand se réserve, au cas où, à son avis la situation le rendrait nécessaire, d'user de son droit de prévenir le Gouvernement britannique et d'ouvrir avec lui une discussion amicale sur ce sujet.

Donc en fait l'Allemagne s'est réservée de construire un nombre de sous-marins égal à celui de la marine britannique. Pour la France ceci a une importance toute particulière.



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Mais, grace à Dieu, vous ~~en~~ savez que nous avons beaucoup plus de sous-marins que les Anglais.

M. HENRY DE JOUVENEL. Ce qui me préoccupe, c'est l'avenir. La question est simple. Est-ce que M. le Président du Conseil acceptera de discuter le pacte aérien, la question des armements aériens, avant celle des armements terrestres.

M. le Président du Conseil nous a dit tout à l'heure que nous sommes le pays des principes. C'est parfaitement exact. C'est pour cela que nous défendons le principe de la sécurité pendant que la sécurité des autres s'organise. (Rires.)

La sécurité anglaise s'est organisé, mal ou bien, mais enfin elle s'est organisés suivant un plan anglais dans le domaine maritime. Si nous avons le malheur de l'organiser maintenant dans le domaine aérien avant de l'organiser dans le domaine terrestre, nous ne l'organiserons plus jamais dans le domaine terrestre.

M. HENRY LEMEREY. Tout à fait juste.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je croyais avoir répondu par avance. C'est justement la question que j'ai posée à M. Eden. J'ai dit que l'Angleterre, rompant volontairement avec l'engagement pris à Londres le 3 février, a traité séparément avec l'Allemagne : est-elle disposée à respecter ce qui subsiste des conditions posées dans le communiqué du 3 février, à savoir qu'aucun pacte d'aucune sorte ne sera conclu ou ne sera mis en application aussi longtemps que la question de sécurité de ~~l'est~~



l'Est, que la question de l'Autriche - je parle du pacte de non agression de l'Est et de la question de non immixtion et d'assistance de l'Europe centrale - et que la question des armements terrestres n'auront pas été réglées.

C'est la question que M. Eden a posée à Sir Samuel Hoare à laquelle celui-ci a répondu conformément à son désir et sur laquelle le Gouvernement anglais délibère aujourd'hui.

C'est un aperçu qui montre combien vous avez raison sur le principe de l'indivisibilité. Si on discutait le pacte aérien avant les autres, nous serions demain en face de la même situation que pose aujourd'hui la question de l'accord naval anglo-allemand.

Je répète ce que j'ai dit. Le 2 février nous avons à peine discuté les conditions du communiqué. Je n'ai pas changé d'avis. Les Anglais ont changé d'avis. Je me refuserai pour ma part à envisager un pacte aérien avec l'Angleterre entrant en application au profit de l'Allemagne aussi longtemps que l'Allemagne n'aura pas souscrit aux autres conditions posées dans le communiqué du 3 février. Voilà ma réponse.

M. HENRY DE JOUVENEL. ~~Parlez~~ Voulez-vous me permettre... Il y a une nuance assez importante, car vous mêlez le pacte Danubien et ~~autres pactes~~ le pacte oriental - sécurité des autres - à ce qui est proprement notre sécurité terrestre. Vous aurez des satisfactions de principe si vous mêlez tout cela, mais vous n'aurez pas de satisfactions réelles. Car si vous dites : pacte aérien après la sécurité terrestre, cela comporte alors de la part du Gouvernement un plan de sécurité terrestre.



M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. J'ai bien compris la question précise que pose M. de Jouvenel. C'est la priorité à tirer des conditions posées par le communiqué du 3 février. Je réponds d'accord avec lui :

L'Angleterre, intéressée par l'affaire navale, a réglé cette affaire avec l'Allemagne. Non moins intéressée par l'affaire aérienne, elle serait non moins naturellement disposée à régler cette affaire avec l'Allemagne et la France. Et lorsqu'elles deux choses seraient réglées, égoïstement elle dirait qu'elle nous abandonne, C'est bien la question que j'ai posée à M. Eden.

Il y a une question que je n'ai pas posée. C'est l'ordre dans lequel les négociations seront faites. Nous n'en sommes pas encore venus là. Il fallait d'abord que je m'assure de l'assentiment du gouvernement anglais sur l'interdépendance de toutes des questions, et plus spécialement l'interdépendance des armements terrestres et ~~aériens~~ aériens.

J'ai été aussi net que possible. J'attends la réponse de M. Eden. Mais je crois avoir traduit votre sentiment en indiquant que notre intérêt nous amène à ne pas conclure un pacte aérien avant que soit réglée l'affaire des armements terrestres.

M. HENRY LEMERY. Nous sommes d'accord.

M. FRANCOIS LABROUSSE. Je voulais tout d'abord appuyer l'observation de M. de Jouvenel, car il est évident que c'est toute la question de Locarno qui se posera. Nous avons assisté à deux offensives contre la pacte de Locarno. Si la question aérienne est réglée d'une façon bilatérale, directement entre



l'Angleterre et l'Allemagne - et nous pouvons le craindre - c'est toute la question des accords de Locarno qui tombe.

Maintenant je veux poser à M. le président du Conseil une autre question peut-être indiscreète. Etant donné la soudaineté avec laquelle l'Angleterre s'est lancée dans cet accord naval, je demande jusqu'à quel point l'armement aérien de la Russie a pu influencer sur sa décision.

L'Angleterre a une politique traditionnelle d'équilibre qui se traduisait autrefois en fonction de la situation de la France et de l'Allemagne. Aujourd'hui grandit une autre nation qui entre en jeu. Est-ce que l'idée de l'Angleterre n'est pas de rétablir l'équilibre non seulement entre la France et l'Allemagne, mais en tenant compte également de la Russie ?

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. N'étant pas ministre britannique et ne sachant pas les mobiles qui ont déterminé le gouvernement anglais, je ne puis rien affirmer. Mais je ne suis pas sûr en effet que l'Angleterre ne soit pas impressionnée par les armements aériens de la Russie.

M. FRANÇOIS LA BROUSSE. La question est tout de même dans votre esprit ?

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. J'espère qu'elle est seulement dans mon esprit, mais elle y est sûrement.

Si vous le voulez maintenant, pour aborder un autre chapitre Je viens au conflit Italo-Ethiopien.

Vous en connaissez les données essentielles. Je voudrais simplement vous dire ce qu'a été le rôle des représentants de



la France à Genève lorsque ce différend a été évoqué.

Vous savez comment il était né. C'est d'abord les incidents de Walwal, localité à 30 kilomètres, disent les uns, à 150 kilomètres, disent les autres, de la frontière de la colonie italienne et qui était en fait occupée depuis quatre ans par les Italiens.

Au mois de janvier dernier, après des pourparlers délicats, nous sommes arrivés, M. Eden et moi, à obtenir des deux représentants de l'Éthiopie et de l'Italie qu'ils s'engagent dans la voie de la conciliation et de l'arbitrage, conformément au traité d'amitié ~~du 28 septembre~~ de 1928 signé entre l'Éthiopie et l'Italie.



Au mois de mai, cette procédure de conciliation et d'arbitrage ne semblait pas avoir fait beaucoup de progrès. Le représentant de l'Ethiopie indiquait même que les Italiens s'étaient refusés jusque là à aborder sérieusement, avec sincérité en tout cas, cette procédure; il demandait au Conseil de nommer un rapporteur et de se saisir de la question que pose l'affaire, le litige italo-éthiopien.

Le représentant de l'Italie ne cachait pas que si un rapporteur était nommé, que si le conseil de la société des nations se saisissait de cette affaire, il fallait envisager peut-être le départ de l'Italie de la Société des Nations.

Nous nous sommes efforcés, M. Eden et moi, une fois de plus, de trouver une formule de transaction qui permit à l'Italie de rester à la Société des Nations et à l'Ethiopie d'espérer un règlement amiable, par la voie de la conciliation et de l'arbitrage.

Depuis, il ne semble pas que les choses se soient améliorées.

Je tiens à dire devant la commission des affaires étrangères que notre attitude ne peut être reprochable.

Du côté Etat éthiopien, j'ai reçu le 29 Mai le télégramme suivant d'Addis-Abeba:

- " Le ministre des affaires étrangères me presse d'adresser à votre Excellence les plus vifs remerciements du Gouvernement ~~éthiopien~~ abyssin pour son intervention à Genève

(lecture)



Ceci étant dit, sans qu'il soit nécessaire d'insister davantage sur les négociations de Genève, dont le détail est sans intérêt pour la commission des affaires étrangères du Sénat, je crois devoir encore, pour le cas où en raison d'aggravation possible du conflit italo-éthiopien, de bons esprits s'aviseraient de reprocher au Gouvernement français, d'avoir facilité l'éclosion et le développement de ce litige, je crois devoir indiquer que les accords de Rome ne sauraient être à aucun titre invoqués par personne pour expliquer le malentendu.

A ce sujet, je tiens à vous donner lecture d'un document secret. Il avait été entendu avec M. Mussolini qu'il ne serait pas publié; mais je n'ai aucun secret à garder vis-à-vis de la commission des affaires étrangères du Sénat :

(lecture)



Je tiens à rappeler qu'en dehors de la négociation concernant la Tunisie et de la<sup>de</sup> limitation de la frontière de la Libye, nous avons cédé à l'Italie 750 kilomètres carrés et offert la session de 2.500 actions de la Société des Chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba, au capital de 340.000 actions, dont 20.000 sont détenues par des groupes français. Ils conserveront toujours la majorité.

Je me suis engagé, au nom de la France, en respectant les droits acquis, de ne pas solliciter, de ne pas faciliter les concessions dans le reste de l'Ethiopie.  
MM. Mussolini et Susnovich étaient présents

J'ai pensé que je ferais simplement mon devoir en prenant toutes les précautions pour qu'un jour, si un incident survenait entre l'Ethiopie et l'Italie, on ne puisse adresser aucun reproche à la France, même un geste d'inélégance. J'ai voulu observer le traité de 1926 qui consacre le respect de l'indépendance et de l'intégrité de l'Ethiopie, en conciliant avec les caractères essentiels de l'accord que nous avons passé :

(LECTURE)



Vous voyez donc que le nécessaire a été fait pour que, dans les circonstances actuelles, aucune critique valable pût être adressée au Gouvernement français.

Les précautions ont été prises. Je ne me dissimule pas que j'ai eu quelque mérite à les prendre, parce que la pression du Gouvernement italien était très forte. Ce qui accrochait le plus dans les négociations de Rome portait précisément sur les termes de la rédaction du papier que je viens de vous lire. Il n'était pas sans intérêt pour vous d'avoir ces renseignements et de connaître tous les détails.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Nous vous en remercions, monsieur le président du conseil.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Vous saurez donc ce que vous avez à penser si, d'aventure, quelque journal français bienveillant, comme ils le sont parfois, voulait engager la responsabilité de la France dans un conflit qui peut se produire entre l'Italie et l'Ethiopie. On a dit de la France qu'elle avait laissé à l'Italie les mains libres. Je puis vous dire que j'ai laissé à la France les mains nettes.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Nous vous en remercions.

M. LE PRESIDENT du CONSEIL. Ceci dit, je ne dois pas vous dissimuler qu'il y a une matière délicate qui



engage pour le Gouvernement français une question de prestige. Je pourrais vous lire de nombreux télégrammes de notre ambassadeur à Rome nous rendant compte des entretiens qu'il a eus avec le secrétaire des Affaires étrangères soit avec M. Mussolini lui-même. Le Gouvernement italien est très susceptible et très froissé même, lorsque de Paris ou d'ailleurs peuvent lui venir des conseils à cet égard.

J'apporte dans nos rapports avec l'Italie tout le tact que comporte la récente amitié que je voudrais de plus en plus forte et pénétrante, parce qu'elle sert à la fois la paix de notre pays et la paix en général. Je ne veux rien qui puisse affaiblir cette amitié. Aussi bien à Genève qu'à Paris, dans des conversations avec l'ambassadeur d'Italie, j'ai essayé de tout faire sur le plan de la conciliation pour amener l'Italie à une conception peut-être plus conforme à ses intérêts propres que celle qu'elle semble avoir.

Dans la conversation que j'ai eue avec M. Eden, nous n'avons pas parlé officiellement de cette question. Mais je ne suis pas loin de penser que le voyage que M. Eden vient de faire à Rome avait surtout pour objet de traiter la question abyssine. L'Angleterre est navrée de voir l'Italie prendre cette position et effrayée à la pensée que l'Italie pourrait quitter la Société des Nations.

Je me suis permis de dire à M. Eden, dans le privé, qu'il n'aurait pas une grande autorité, après la signature



de l'accord naval anglo-allemand, pour faire à M. Mussolini des remontrances au sujet de la violation par celui-ci de ce qu'il considérait comme les principes de l'institution de Genève.

M. Eden m'a dit que le Gouvernement britannique était disposé à certains sacrifices, sur la <sup>nature</sup> ~~nécessité~~ desquels je n'ai pas eu l'indiscrétion de demander des renseignements mais il me les donnera à son retour.

D'après les renseignements de presse, je pense que les conversations de Rome ont dû être assez difficiles et que demain la question éthiopienne conservera toute son acuité. Mais vous pouvez faire confiance à ma prudence et à ma modération, à mon souci de ne rien faire qui puisse diminuer ou atténuer les rapports de la France avec l'Italie à l'occasion du litige éthiopien que je voudrais voir régler dans le sens de la conciliation.

C'est la déclaration que je vous devais. Vous devez bien vous imaginer que nous prendrons des précautions pour le cas où des incidents viendraient à se produire. Nous prendrons toutes les mesures de défense nécessaire qu'une guerre italo-éthiopienne pourrait nous obliger à prendre en ce qui concerne la protection de nos nationaux et de la <sup>côte</sup> ~~zone~~ française de Somalie. Toutes les instructions ont été données. Ce sont les renseignements que je donne dans l'ensemble; je n'ai pas besoin de donner les détails car ils regardent essentiellement le Pouvoir exécutif. Mais le Gouvernement a pensé à cette question.



M.HACHETTE. En ce qui concerne ce conflit, j'ai trois préoccupations. La première concerne la qualité de notre représentation à Djibouti.

Celui que nous avions avant a été extrêmement nuisible à la cause française par l'attitude qu'il avait prise à l'égard de l'Ethiopie et par les propos qu'il a tenus. . J'espère que son successeur, sur lequel j'ai les renseignements les plus favorables, aura une attitude très différente et surtout le souci d'avoir une liaison étroite et permanente avec le ministre des affaires étrangères.

M. , le prédécesseur de M. n'avait en rien au courant, par exemple, de la mort de l'administrateur Bernard. Il a dû envoyer un de ses employés pour obtenir des renseignements qu'il aurait dû recevoir spontanément de notre gouverneur à Djibouti.

Ma deuxième préoccupation, monsieur le Président du Conseil, c'est celle que vous avez esquissée sur la sécurité de nos intérêts. En cas de conflit, nous aurions important de personnes. L'évacuation devrait être au premier rang de nos préoccupations. Nous ne sommes pas dans un territoire qui est à nous. Il y a peut-être la possibilité de faire intervenir la Société des Nations pour qu'il y ait une protection internationale, pour sauvegarder les intérêts les vies qui vont être menacés.

Vous avez bien voulu renforcer les effectifs de Djibouti mais il sont encore assez faibles. Il est nécessaire de montrer la force française en rade de Djibouti.



Ma troisième préoccupation est d'ordre économique. Je me demande, en présence de ce brouhaha, ce que devient Djibouti et s'il n'est pas menacé en tant que centre essentiel de notre activité coloniale française ! C'est notre escale française entre Marseille et l'Indo-Chine et elle a l'importance que vous savez. Je la vois très menacée.

Nous avons eu une position impeccable, correcte, entre deux amis l'Ethiopie et l'Italie. Le traité de 1906 me paraît actuellement interprété par nos amis d'une façon un peu large. Nous avons lu dans la presse les offres que M. Eden faisait à l'Ethiopie pour l'amener à des accommodements avec l'Italie. Il y aurait un port où viendrait aboutir une grosse partie du trafic commercial français. Il semble que l'empereur d'Ethiopie ne tienne pas à ce cadeau et préfère que le point d'évacuation de l'Ethiopie continue d'être Djibouti.

On pourrait examiner s'il n'y aurait pas lieu de reprendre à cet égard les conversations ouvertes il y a quelques années et les propositions qui avaient eu la faveur du ministère des affaires étrangères mais qui avaient été écartées par le ministère des colonies.

Je vois les Anglais chercher, en violation du traité de 1906, à rompre l'équilibre de ce traité. Je vois également l'équipement, par l'Italie, de l'Erythrée et du Somaliland italien. Je suis donc assez inquiet en ce qui concerne l'avenir économique de Djibouti si ces tentacules prennent corps.



Je crois de mon devoir, non pas auprès de M. le Président du conseil que j'ai verti de ces questions et qui a bien voulu m'écouter à ce sujet, mais vis-à-vis de la commission, de marquer mes préoccupations réelles. Je souhaite une neutralité plus active ; je demande de tirer profit de l'état d'agitation dans lequel nous sommes pour consolider dans l'avenir, d'une façon définitive, la position exceptionnelle de Djibouti que nous avons créée.

M. LE PRÉSIDENT du CONSEIL. Je remercie M. Hachette de ses observations. J'ai déjà eu l'occasion de lui dire que le Gouvernement s'était préoccupé de la sécurité de Djibouti.

En ce qui concerne le fonctionnaire auquel il a fait allusion, je crois qu'il est remplacé ; et ~~xxx~~ des instructions seront données pour que notre représentant à Djibouti se tienne en contact avec Addis-Abeba. Il voudra sans doute respecter nos instructions ; autrement, il subirait le sort de son prédécesseur.

M. LEONUS BENARD. Vous savez que Djibouti est sur ma route ; et forcément, il y a bien des questions qui ont attiré mon attention. J'ai été tenu au courant des erreurs commises non seulement par M. de Cappel mais surtout par son prédécesseur. Etant données les relations suivies qui doivent exister entre Djibouti et Addis-Abeba, il vous faut à Djibouti moins un colonial qu'un diplomate.



M. LE PRESIDENT. S'il était intelligent, cela suffirait.

M. LE GENERAL MESSIMY. M. le président du Conseil vient de déclarer que, dans ce difficile problème et dans ce conflit complexe, il s'efforcerait de ne rien faire qui puisse altérer l'amitié franco-italienne.

Mais ce qui est plus grave, c'est la perspective d'un autre conflit entre l'Angleterre et l'Italie. Il me semble - et M. le président du conseil ne l'ignore pas - qu'il y aurait un argument de nature à faire réfléchir l'Angleterre; c'est non seulement le rappel de ce qu'elle vient de faire à notre égard mais surtout de ce qu'elle a fait avec l'Ethiopie. Elle a conclu un accord pour la canalisation des eaux du Nil Bleu par le barrage du lac Tsna; il y a aussi la création d'un domaine réservé dans l'Ethiopie du Nord.

On pourrait montrer à l'Angleterre que, quand il s'agit de ses intérêts, elle a une politique, et qu'elle en a une autre quand il s'agit de défendre des principes.

Ces deux conventions signées avec l'Ethiopie, il y a cinq ou six mois lui assurent des avantages considérables dans les territoires du Nord.



M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je tiendrai compte des observations de M. Messimy. Mais déjà l'entretien que j'ai eu avec M. Eden à cet égard ~~tenait~~ en tenait largement compte.

M. J. PAUL BONCOUR. Monsieur le ~~p~~résident du Conseil, qu'en ce qui touche vous avez dit ~~que~~ le conflit entre l'Italie et l'Ethiopie vous emploieriez toutes vos ressources pour éviter qu'il soit porté atteinte à une amitié que nous avons eu tant de peine à rétablir.

Mais en ce moment se déroule une procédure à Genève. Elle aura une échéance le 25 août. A ce moment nous aurons toujours ce souci de ne pas porter atteinte à l'amitié rétablie. Mais nous en aurons un autre, c'est de ne pas laisser protester une position de la France qui n'est pas seulement traditionnelle, mais qui est le fondement de tous nos accords d'assistance mutuelle en Europe. Est-ce que le Gouvernement aperçoit la possibilité, au jour de cette échéance, de concilier ces deux exigences ?

S'il l'aperçoit, peut-il nous l'indiquer, ou estime-t-il qu'il vaut mieux réserver ses efforts pour ce moment. J'appelle simplement son attention sur les difficultés inévitables que nous allons rencontrer.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je me rends parfaitement compte que notre position à Genève sera délicate, comme sera délicate la position de tous les autres délégués du Conseil. Mais en cette matière je voudrais être opportuniste ? Je ne sais pas comment le problème se posera à ce moment. Je ne sais si



L'Italie a envisagé certaines des suggestions qui pourraient venir de l'Angleterre dans la voie d'une transaction. Je ne sais si à Genève l'Italie ne décidera pas, au cas où la question serait évoquée, de quitter le Conseil. Je ne sais rien de tout cela. Il faudrait donc envisager chacune des hypothèses et indiquer suivant chacune ce que sera l'attitude du Gouvernement français.

Je m'efforcerai demain comme hier, dans le cadre que je viens d'indiquer, de ne rien faire qui diminue l'autorité de la France au regard de la S.D.N., mais aussi, j'ose le dire, de ne rien faire qui menace d'altérer la collaboration franco-italienne.

Je ne peux en dire davantage, parce que je ne sais pas comment au mois d'août se posera la question. Ce que je sais, c'est que l'Angleterre à Genève, au mois de mai, a été ferme - je ne dis pas arrogante, mais très énergique - vis-à-vis de l'Italie. Je me demande si au mois d'août l'attitude de l'Angleterre ne sera pas plus embarrassée et si dans cette limite l'attitude de l'Italie n'en sera pas facilitée.

Je ne sais quelle sera l'attitude des délégués des autres pays. Ce que je pense, c'est que dans l'affaire italo-éthiopienne, dans les rapports de la France avec la S.D.N., alors que tant de pays qui jusque là étaient passionnément attachés aux principes internationaux prennent tant de libertés, la France ne doit pas perdre de vue ses intérêts propres et qu'en dehors d'un esprit élevé et noble elle doit y mettre aussi un esprit pratique.

La France, je le répète, est très désireuse d'aboutir à un bon résultat dans la conciliation. Je ne manque jamais



une occasion et j'en provoque parfois de faire comprendre à M. Mussolini que son intérêt n'est peut-être pas de faire ce qu'il fait. Mais M. Mussolini le fait.

M. YVES LE TROCQUER. Je me demande s'il ne craint pas que l'Angleterre puisse jouer son jeu par l'intermédiaire de l'Egypte et du Soudan.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je ne sais pas si la Russie aussi ne jouera pas son jeu.

Voici le télégramme de M. de Chambrun du 25 juin :

"J'ai eu cet après-midi un entretien d'une heure environ avec M. Mussolini qui avait reçu M. Eden dans la matinée

Mais on cédera d'autant moins sur ce dernier point que le régime lui-même, à n'en pas douter, est engagé dans l'entreprise..."



M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions de ce télégramme si important.

M. HENRY LEMERY. L'affaire éthiopienne me ~~paraît~~ paraît assez grave. Je vais me placer au point de vue de l'intérêt français en partant de certains actes diplomatiques. D'abord l'acte triparti qui a garanti l'indépendance de l'Ethiopie ; en second lieu l'admission de l'Ethiopie dans la S.D.N. ; en troisième lieu la déclaration du baron Aloysi qui, lorsqu'on a porté l'incident de Walwal à la S.D.N., a déclaré que l'Italie ne serait pas venue devant la S.D.N. si elle n'évait pas été décidée à s'incliner devant l'arbitrage.

Ceci dit, l'affaire est très grave parce qu'elle pose la question de la guerre qui peut dépasser l'Italie et l'Ethiopie. Il ne faut pas se faire d'illusion, l'agitation en Egypte est grande. La question qui se pose est de savoir si on peut laisser passer par le canal de Suez des troupes italiennes et des armements pour combattre l'Ethiopie.

Si la S.D.N. laisse écraser par la force un de ses membres parce que c'est une petite nation, dans le monde entier on dira que c'est parce que c'est une nation noire. Les japonais iront plus loin, ils diront que c'est parce que c'est une nation de couleur. Nous allons, vous le voyez, à des difficultés considérables.

Je suis enchanté que M. le ministre des affaires étrangères ait conçu son rôle comme je le concevais, mais j'estime que notre diplomatie ne doit pas être entièrement passive dans cette affaire. Elle doit être active et conciliatrice.



Je crois qu'il y a autre chose à offrir à l'Italie qu'un appui. L'ambition que peut avoir le chef du gouvernement italien est de relier ses possessions d'Afrique par un chemin de fer qu'elle contrôlerait et d'avoir du terrain des deux côtés. C'est une conciliation possible à laquelle le Gouvernement français doit travailler de toutes ses forces. Mais il faut se dire que si les choses vont à s'envenimer, nous pourrions nous trouver en présence de difficultés très graves pour notre empire colonial lui-même.

M. HENRY DE JOUVENEL. Je suis entièrement d'accord avec M. Lémery. Mais ce que je crois très sincèrement, en homme qui tout de même a été là-bas, c'est que M. le président du Conseil peut empêcher ce conflit, à condition de l'avoir empêché avant le 20 août. ~~Tous~~ Tous les militaires italiens déclarent qu'il partiront avant la fin d'août. Evidemment cela se rattache à la date que citait tout à l'heure M. Paul-Boncour, la réunion du Conseil, et à la fin de la saison des pluies. Or demain M. Eden revient après avoir certainement remporté un insuccès, par conséquent dans un bon état d'esprit pour négocier. Ma conviction est qu'à l'heure présente vous pouvez arriver à une convention italo-abyssine, conçue si vous voulez sur le modèle de la convention italo-albanaise. L'Albanie aussi fait partie de la Société des Nations. Cependant l'Italie a trouvé toutes satisfactions de ~~prestige~~ prestige dans la convention qu'elle a faite avec Ahmed-Zogou. Je suis convaincu que nous pouvons y arriver étant donné l'état d'esprit où doit être M. Eden aujourd'hui et l'état d'esprit de M. Mussolini.



Vous savez qu'il est de tous les personnages italiens celui que l'affaire d'Abyssinie passionne le moins. Il a un entourage passionné et un peuple qui n'est pas passionné. Je crois que la France peut jouer une partie de premier ordre pour la paix, que vous pouvez remporter un succès diplomatique, mais un succès pour tous, éviter un conflit économique et politique général, à condition que vous ayez réussi avant le 20 août.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. En lui offrant quoi ?

M. HENRY DE JOUVENEL. En offrant aux deux pays un modèle de convention qui les rassure l'un et l'autre.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je comprends l'intérêt qu'il y a à amener l'Italie et l'Ethiopie à se mettre d'accord sur une convention qui pourrait s'inspirer de ce qui a été fait entre l'Italie et l'Albanie. Mais je <sup>crains</sup> ~~crains~~ que M. Mussolini soit beaucoup plus engagé dans l'affaire éthiopienne que M. de Jouvenel ne l'indique. Des renseignements personnels que je pourrais donner me permettent d'affirmer que sur ce point il s'irrite volontiers quand on aborde la discussion. A telles enseignes qu'à Genève le baron Aloysi qui le représentait a demandé à différentes reprises de ne pas faire auprès de M. Mussolini certaines démarches que je voulais faire plus pressantes.

Une convention, cela ne veut rien dire. C'est ce qu'il y a dedans qui compte. Si on lui offre une convention qui ~~ne~~ lui offre <sup>une</sup> ~~aucune~~ sorte de protectorat sur l'Ethiopie, certainement il acceptera/ Mais si c'est une convention qui lui confère seulement quel-



gûes avantages économiques, à coup sûr M. Mussolini refusera

M. HENRY DE JOUVENEL. La convention Italo-Albanaise :  
relisez-la.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je trouverai du côté de  
l'Ethiopie une résistance que j'ai déjà essuyée. Je ~~MEMME~~  
Je ne me suis pas chargé comme un honnête courtier de deman-  
der à l'Ethiopie d'accepter le protectorat italien.

M. HENRY DE JOUVENEL. Il y a des nuances...

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je le sais et je m'y emploie.  
J'ajoute même un sourire que je veux sympathique, mais je  
ne rencontre chez mes interlocuteurs, que ce soit du côté  
éthiopien  
italien ou du côté ~~éthiopien~~, rien qui ressemble à  
des possibilités d'accord.

Si on veut rester dans un cadre plus général, vous  
voyez d'après le télégramme même dont je viens de donner  
lecture que nous ne sommes pas passifs, que nous cherchons à  
agir et que dans la mesure de nos moyens nous nous efforçons  
d'exercer ~~ex~~ tant à Addis-Abeba qu'à Rome des pressions pour  
amener l'une des parties à ~~xxx~~ une conciliation.

Je fondais quelque espoir sur la visite de M. Eden à Rome.  
J'espérais, à la faveur même de l'erreur commise par l'Angle-  
terre qu'il y aurait des possibilités plus grandes d'arrange-  
ment parce que l'Angleterre serait moins arrogante à Rome  
qu'à Genève. Je n'ai pas les informations nécessaires, mais  
je crains bien que les choses



se les choses ne se soient pas beaucoup améliorées depuis que le télégramme de M. de Chambrun est arrivé.

Quoi qu'il en soit, je ferai, en m'inspirant de ce que j'ai entendu à la commission des affaires étrangères du Sénat, tout ce qui doit être fait pour que notre activité s'exerce dans le sens que vient d'indiquer M. de Jouvenel.

M. ALBERT SARRAUT. Je ne dirai rien après les explications que vient de donner M. le président Laval.



M. ALBERT SARRAUT. Je voudrais insister sur l'intérêt que vous pouvez invoquer pour poursuivre ces négociations. On a dit tout à l'heure que si par malheur la guerre éclatait, elle aurait une grosse répercussion sur la vie coloniale; ce serait le signal de la reprise du désordre, d'une façon très violente, dans toute l'Afrique du Nord. Etant donnés les accords avec la Tripolitaine qui a demandé sept années d'efforts à l'Italie, étant donnée l'interpénétration, nous serions les premières victimes.

Vous avez des difficultés. Mais on peut, dans l'Erythrée, trouver un terrain de conciliation.

D'autre part, la situation des troupes italiennes n'est pas fameuse; et l'armée éthiopienne est très forte.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je remercie M. Sarraut de ses observations. Cela me permet d'aborder un autre aspect des conséquences dommageables du conflit italo-éthiopien en Europe.

A partir du moment où l'Italie s'éloigne de l'Europe et concentre son activité sur l'Ethiopie, il y a une négociation qui s'ouvre. C'est le pacte de l'Europe centrale et qui concerne l'Autriche. Vous avez vu qu'avec un art consommé, Hitler, qui n'est pas un diplomate de carrière, mais qui a réussi par l'audace, n'a pas manqué de profiter des difficultés italo-éthiopiennes pour faire à Rome des avances sympathiques en lui disant qu'il pouvait compter sur son entière neutralité dans le conflit italo-éthiopien.



Récemment, ayant eu à m'occuper de ce pacte de l'Europe centrale pour lequel jusqu'à présent je m'étais contenté d'accumuler des renseignements, des notes, des suggestions que j'avais provoquées de la part des pays intéressés, en Europe centrale, j'ai eu le sentiment que Mussolini se désintéressait de cette négociation concernant l'Europe centrale.

Alors, je lui ai fait connaître que la question de l'Autriche intéressait d'abord et avant tout l'Italie et qu'en aucun cas l'Italie ne pourrait compter sur la France pour la défense de l'Autriche si elle venait à être attaquée par l'Allemagne, si d'autres pays, également intéressés au maintien de l'intégrité et de l'indépendance de l'Autriche, se voyaient exclus de l'assistance mutuelle qui nous paraissait utile et indispensable.

Je faisais allusion au concours éventuel de la Yougo-Slavie et de la Tchéco-Slovaquie, et de tous les pays de l'Europe centrale; et nous retombions, en ce qui concerne le problème dambien, dans la situation où nous nous trouvions en septembre dernier, lorsque, dans l'impossibilité de mettre d'accord les différents pays intéressés notamment l'Italie, avec les pays successeurs de l'Autriche on s'était contenté d'une déclaration comme des trois gouvernements britannique, français et italien concernant la consultation à faire au cas où l'indépendance de l'Autriche viendrait à être menacée.

Je crois que l'attitude que j'ai adoptée d'indif-



férence au regard du problème autrichien et l'attitude très nette que j'ai également adoptée en ce qui concerne le concours militaire éventuel de l'Autriche a amené le gouvernement italien à une position un peu différente.

Rome ne paraît pas désirer un pacte d'assistance mutuelle. Elle paraît se contenter d'un pacte de non immixtion et de non-agression. Cela ne signifie pas grand chose !

Je voyais là comme le résultat des démarches de l'Allemagne auprès de l'Italie au regard du conflit italo-éthiopien, tandis que j'envisageai que si l'on ne voulait pas tout de suite régler la question de l'assistance mutuelle, il devait être entendu qu'au cas où une agression viendrait à se produire contre l'Autriche, l'assistance mutuelle serait décidée; je tenais à bien préciser qu'en tout état de cause, la France ne prêterait son assistance que dans la mesure où d'autres pays prèteraient leur assistance. Vous ne me blâmerez pas de n'avoir pas voulu engager, même théoriquement, notre armée dans cette aventure, simplement pour soutenir l'effort de l'armée italienne, alors que d'autres armées disciplinées et fortes comme l'armée yougo-slave pourraient être d'un concours précieux.

Vous savez pourquoi l'Italie répugne à l'idée de l'assistance yougo-slave. Elle pense qu'elles troupes yougo-slaves entrent en Carinthie, elles éprouveront quelque répulsion à s'en retirer. C'est une considération qui n'échappe pas aux Italiens. C'est pourquoi j'envisage <sup>au</sup> com



une sorte de concours de la France qui aurait consisté à placer nos troupes entre les troupes yougo-slaves et les troupes italiennes et à garantir en quelque sorte le respect, par la Yougo-Slavie comme par les autres pays, du contrat qui serait intervenu de non-agression et de d'assistance mutuelle pour assurer l'indépendance et le maintien de l'intégrité de l'Autriche.

Voici comme notre ambassadeur s'exprime dans la suite du télégramme :

(LECTURE)



Vous avez ainsi un aperçu de l'état d'esprit de M. Mussolini. Vous avez ainsi une idée exacte de la nature des rapports entre la France et l'Italie, tant en ce qui concerne le conflit italo-éthiopien qu'en ce qui concerne la question de l'organisation de la sécurité en Europe Centrale.

Qu'est-ce que j'ai demandé à l'Italie ? de donner son assistance mutuelle à tout pays qui, à l'occasion du concours qu'il prêterait pour la défense de l'intégrité de l'Autriche, se verrait attaqué par les autres puissances. C'est bien naturel ! Si la Yougo-Slavie se porter au devant de l'armée allemande pour défendre l'indépendance de l'Autriche, si elle se trouve elle-même attaquée par un autre pays, il faut que l'Italie accepte de rester solidaire de l'armée yougo-slave. Cela me paraît si naturel que, dans la pratique, les choses iraient ainsi.

Il faut que tous les pays s'engagent solidairement pour le même objectif; ils auraient le même adversaire commun et ils organiseraient leur défense commune.

Mais les rapports entre la Yougo-Slavie et l'Italie ne sont pas encore tels que nous les souhaitons, quoique ils se soient bien améliorés. Il y a peut-être du côté de Rome beaucoup plus de volonté que du côté de Belgrade pour un rapprochement effectif entre les deux pays.

Le départ de M. Jevitch ca peut-être marquer un temps d'arrêt à ces négociations, car le nouveau gouvernement doit se mettre au courant des négociations antérieures. J'ai voulu très simplement vous indiquer la position



Je n'ai pas eu l'occasion de vous parler du pacte franco-soviétique. Qu'il me soit simplement permis de vous indiquer

de la France à l'égard du pacte de l'Europe centrale.

J'ai ainsi épuisé, étant donné le temps qui me reste, l'examen des questions qui intéressent nos rapports avec l'Italie.

Je voudrais maintenant vous parler du pacte franco-soviétique.

Je voudrais lire le texte du pacte. Il a été publié par les journaux. Vous savez que ce texte s'accompagne d'un protocole et je voudrais vous expliquer comment dans le protocole pourrait fonctionner l'accord intervenu entre nos deux pays.

Je suppose que l'Allemagne attaque les Etats Baltes ; la France ne doit pas son assistance à la Russie. Je suppose que l'Allemagne attaque la Belgique ; la Russie ne doit pas son assistance à la France. La France et la Russie ne sont tenues de se prêter assistance que dans le cas où leur territoire propre est attaqué par l'Allemagne.

M. LE PRÉSIDENT. En Europe

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL. En Europe, en effet, le pacte s'exerce exclusivement dans le cadre européen. C'est-à-dire qu'il s'applique à toutes les pages en toutes lettres. Il est donc à cet égard en accord avec les principes de la politique internationale. Le Japon sous ses aspects et depuis aucune position ne s'est pas prononcé à ce sujet.

Si la France attaque la Russie, nous ne devons pas notre assistance à la Russie. Si l'Italie et nous la France, la Russie ne nous doit pas son assistance. L'assistance est prévue seulement dans le cas où l'Allemagne attaquerait l'un ou l'autre



Je n'ai pas eu l'occasion de vous parler du pacte franco-soviétique. Qu'il me soit simplement permis de vous indiquer que j'ai été - et c'était naturel - prudent, très prudent et que je me suis refusé à suivre les Soviets dans les initiatives qu'ils m'apportaient. J'ai voulu tout faire, et aujourd'hui je m'en félicite, pour qu'aucune incompatibilité ne puisse exister entre le pacte franco-soviétique et le traité de Locarno.

Je ne veux pas lire le texte du pacte, il a été publié par les journaux. Vous savez que ce texte s'accompagne d'un protocole et je voudrais vous expliquer comment dans le protocole pourrait fonctionner l'accord intervenu entre nos deux pays.

Je suppose que l'Allemagne attaque les Etats Baltes : la France ne doit pas son assistance à la Russie. Je suppose que l'Allemagne attaque la Belgique : la Russie ne doit pas son assistance à la France. La France et la Russie ne sont tenues de se prêter assistance que dans le cas où leur territoire propre est attaqué par l'Allemagne.

M. LE PRESIDENT. En Europe .

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. En Europe, en effet. Le pacte s'exerce exclusivement dans le cadre européen. C'est dit d'ailleurs à toutes les pages en toutes lettres. J'ai donné à cet égard au Japon tous apaisements et depuis aucune question ne m'a été posée à ce sujet.

Si la Pologne attaque la Russie, nous ne devons pas notre assistance à la Russie. Si l'Italie attaque la France, la Russie ne nous doit pas son assistance. L'assistance mutuelle est prévue seulement dans le cas où l'Allemagne attaquerait l'une ou l'autre



des deux parties contractantes.

Si la Russie est attaquée, nous allons à Genève. Le Conseil se réunit, il constate si l'agression a été ou non provoquée. Si elle n'a pas été provoquée par la Russie, le Conseil nous fait des recommandations. Ces recommandations peuvent n'être que d'ordre économique ou financier. La France s'engage à exécuter ces recommandations.

Vous savez que, pour que des recommandations soient faites par le Conseil de la S.D.N., il faut qu'il y ait unanimité. Dans l'hypothèse fort probable où il n'y aurait pas unanimité au Conseil, la France doit son assistance à la Russie.

Mais tout cela, c'est le paragraphe premier.

Le paragraphe deux du protocole indique que la France doit apprécier - ce n'est pas dit en ces termes, mais j'en donne l'interprétation exacte - si l'assistance qu'elle doit prêter à la Russie est ou non compatible avec les obligations qu'elle a contractées envers d'autres pays. Et si le mot Locarno n'est pas écrit, c'est parce que la Russie n'a pas voulu qu'il fût écrit, pour des raisons, dit-elle, d'opinion publique russe.

Alors les juristes ont trouvé une formule. C'est la seule définition qui intéresse le traité de Locarno. F'ailleurs il n'y a aucune difficulté à cet égard.

Donc, pratiquement, si à Genève, lorsque le Conseil se réunit, l'Italie ou l'Angleterre estiment l'une ou l'autre que l'agression a été provoquée par la Russie, de ce fait la



France est immobilisée, parce que si elle prête alors son assistance à la Russie, elle le ferait en contradiction avec ses obligations à l'égard du traité de Locarno et perdrait ainsi le bénéfice des avantages que lui offre la garantie du traité.

Sur ce point je crois pouvoir dire que j'ai discuté longtemps et âprement avec le gouvernement des Soviets qui voulait qu'il y ait une sorte d'automaticisme de l'assistance. J'ai fait observer que d'abord la France ne pouvait renier aucun des engagements qu'elle avait contractés, qu'en outre il ne fallait pas s'exposer à perdre le bénéfice d'un traité comme celui de Locarno, et qu'enfin il suffisait de regarder la carte pour se convaincre ~~qu'entre~~ qu'entre la Russie et nous la partie n'est pas égale. Nous avons avec l'Allemagne une frontière commune, tandis qu'il n'y a pas de frontière commune entre elle et la Russie.

Or, si en lisant le papier, on constate une certaine disparité entre les avantages pour l'une et l'autre des deux parties, si le papier paraît plus avantageux pour la France que pour la Russie, en fait la Russie tire du fait de l'éloignement de l'Allemagne un avantage d'un autre ordre.

L'Allemagne s'est montrée très chatouilleuse sur le point de savoir s'il n'y avait pas contradiction dans nos engagements avec la Russie, à l'égard des obligations que nous avons contractées envers les garants de Locarno. Elle nous a envoyé un mémorandum fort long qui a été analysé dans la presse.



Sitôt en possession du memorandum, j'ai interrogé Londres à qui j'ai communiqué le memorandum et notre projet de réponse. D'ailleurs le memorandum avait été communiqué d'abord à Londres et à Rome. La réponse de Londres est venue il y a quelques jours, pleinement favorable à l'interprétation que j'ai donnée concernant la parfaite compatibilité avec le traité de Locarno.

Rome a répondu dans les mêmes conditions. C'est ce qui explique que hier soir j'ai pu remettre au chargé d'affaires d'Allemagne une note en réponse au memorandum.

Je pourrais vous lire cette note. elle est longue et cela n'ajouterait rien. ~~Je préfère~~ J'ai préféré vous indiquer en gros son contenu ainsi que je viens de le faire.

Voilà donc, concernant un acte important de notre diplomatie pendant ces derniers temps, les explications qu'il me paraissait utile de vous donner.

~~XXXXXXXXXX~~

M. LE PRESIDENT. En somme le chancelier Hitler n'était pas fondé à dire dans son discours à dire qu'il y avait contradiction entre le traité de Locarno et le traité franco-soviétique.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. C'est cela. Seulement M. Hitler se livre certainement à des manoeuvres dont il est coutumier. Il n'a pas cru nous mettre dans l'embarras, il le savait parfaitement parce que j'ai eu une conversation avec son ambassadeur à ce sujet. Mais ce qu'il voulait, c'est, ~~en prenant des~~ m'obligeant à prendre des précautions, faire apparaître aux yeux de la Russie des Soviets que les engagements que j'avais pris



n'étaient pas tellement graves et atténuer aux yeux de l'opinion publique russe l'importance du traité franco-soviétique, avec l'espoir que cela attiédirait un peu les rapports entre les deux pays.

C'est le but diplomatique qu'il a je crois poursuivi. Je ne crois pas qu'il ait réussi parce que j'ai pris mes ~~précautions~~ précautions. La réponse que j'ai fait tenir au gouvernement de Berlin a été en grande partie d'accord avec le gouvernement de Moscou.

Voilà comment, aussi bien, en ce qui concerne Moscou ~~que les autres pays~~ que les autres pays, la France, si elle est amenée à prendre des précautions à l'égard de chaque gouvernement, n'est sous la tutelle d'aucun gouvernement étranger; elle a conservé toute sa liberté d'action, et je n'ai à obtempérer à aucune des demandes formulées par le gouvernement de Moscou à cet égard.

M. LE PRESIDENT. Pour ne pas retenir trop longtemps M. le président du Conseil, nous arrivons maintenant à la dernière question et la plus importante : quid des relations de la France et de l'Allemagne?

Le chancelier Hitler - je m'excuse de revenir là-dessus - a fait un discours qu'il a annoncé comme l'acte diplomatique le plus important que l'Allemagne ait fait au cours du vingtième siècle. J'ai de l'autorité pour parler, a-t-il dit, je suis le député de 38 millions d'Allemands.

Or il s'est placé sur le terrain de la bilatéralité, tandis que la France s'est jusqu'ici placée sur le terrain de l'universalité. Et là il y a un drame entre la France et



l'Allemagne. Et on ne peut nier que les Allemands gagnent à la main, sinon au jeu.

Je n'ai pas voulu vous interrompre au sujet de l'Europe centrale, mais vous savez mieux que moi ce qui se passe à propos de la Tchécoslovaquie et des ~~états~~ successeurs. A ce sujet nous voudrions savoir quelle est la politique française à l'égard du chancelier Hitler.

M. Baldwin a répondu au discours de M. Hitler. Il a fait plus que répondre, il a entamé des négociations anglo-allemandes. Mussolini a répondu également. Jusqu'ici la France n'a pas répondu. Nous voudrions savoir quelle est votre politique à l'égard de l'Allemagne.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. La France n'a pas répondu, c'est vrai, mais la France n'est pas un pays comme les autres. La politique en France est telle qu'il faut toujours user d'une grande prudence. Je sais bien que j'étais toujours au ministère des affaires étrangères, mais quand il s'agit de la question des rapports franco-allemands, c'est au premier chef une question de gouvernement.

Cependant, si la France n'a pas répondu de façon tapageuse, elle n'a pas cessé d'agir. C'est ce que je vais vous expliquer.

Nous avons engagé avec l'Allemagne une négociation concernant le pacte de l'Est, qui comportait l'assistance mutuelle; et nous avons engagé avec l'Allemagne une négociation <sup>comportant</sup> ~~comportant~~ la non immixtion et l'assistance mutuelle à



propos de l'Europe centrale.

En ce qui concerne le pacte de l'Est, vous savez ce qui est advenu. L'Allemagne ~~se~~ s'est refusée, sous le prétexte que le pacte était multilatéral et comportait l'assistance mutuelle, à y souscrire.

A Stresa j'ai interrogé Sir John Simon sur son entretien avec M. Hitler à Berlin, alors que j'avais fait connaître que quoi qu'il advînt, la France était décidée à poursuivre les négociations à l'est et à signer la pacte franco-soviétique. Je demandais si dans l'hypothèse où la France signerait le pacte franco-soviétique d'assistance mutuelle, l'Allemagne renoncerait à envisager une négociation concernant seulement un ~~pacte~~ de non agression et de consultation. Sir John Simon a déclaré ne pouvoir me répondre.

Je n'ai pas insisté, mais le lendemain il me faisait une communication de la part de M. Von Neurath, concernant en effet l'intention de l'Allemagne de poursuivre les négociations en ce qui concerne la non agression et la consultation.

Après avoir signé le pacte franco-soviétique, après avoir rencontré M. Goering tout à fait par hasard à l'occasion des obsèques ~~du général~~ du maréchal Pilsudski - qui n'était pas mort exprès pour cela - à la suite de cet entretien et aussi parce que M. Von Neurath nous avait fait part de ses impressions à Stresa par l'intermédiaire de Sir John Simon, j'ai transmis au gouvernement allemand une proposition concernant la conclusion d'un pacte multilatéral de non agression et de consultation à l'est de l'Europe. Et comme l'ambassadeur



d'Allemagne lorsqu'il vint me voir me rappelait qu'une des raisons qui entretiennent le malentendu entre la France et l'Allemagne consiste en ce que la France entend toujours d'une manière impérative imposer ses vues et sa volonté sur la forme des négociations, j'ai usé cette fois d'un procédé qui me paraît aimable : j'ai purement et simplement repris strictement les propositions que M. von Neurath nous avait fait transmettre à Stresa et je les lui ai retournées.

J'ai fait part au Gouvernement des Soviets de cette initiative. L'initiative a été prise évidemment après la discussion d'Hitler, et si la Russie ne s'y est pas associée, pour des raisons d'opportunité et de réserve - parce que Hitler me paraît avoir malmené un peu vigoureusement le gouvernement des Soviets - je puis dire qu'elle était prise d'accord avec celui-ci.

J'attends la réponse. Vous me direz : "Il y a longtemps que vous avez transmis cette note." Elle a été transmise le 3 juin : il n'y a pas tellement longtemps. Si le gouvernement allemand n'a pas répondu, c'est qu'il attendait pour le faire que j'aie moi-même répondu au memorandum concernant les rapports juridiques du traité franco-soviétique avec Locarno. Cette dernière réponse est transmise maintenant. J'ai dit hier soir à M. Foester, chargé d'affaires, que je me permettais d'insister pour que l'Allemagne fasse transmettre le plus tôt possible sa réponse concernant la conclusion du pacte de non agression.



J'avais beaucoup insisté auprès du général Goering pour que l'Allemagne profitât de cette occasion de montrer qu'elle n'est pas systématiquement opposée à toute espèce d'accord international entre d'autres pays que l'Allemagne et la France. Alors j'attends la réponse. Cependant j'ai là un télégramme de Berlin du 25 juin. Je puis vous le lire parce qu'il répond à l'interrogation que je me posais à moi-même, à savoir quand l'Allemagne donnera sa réponse.

" 28 juin

" Le chancelier Hitler m'a donné audience. M. Hitler avait fort bonne mine; il m'a dit que sa santé était tout à fait rétablie

et contribuerait d'une manière certaine à l'amélioration des relations franco-allemandes



Le télégramme est vague. Je ne jette pas le manche après la cognée, parce que je pense que la situation financière et économique de l'Allemagne est telle que peut-être les raisons qu'elle peut invoquer pour ne pas faire certaines choses l'amèneront, pour d'autres raisons, à ce que nous souhaitons. C'est un vœu. Ce n'est pas une certitude.

Quant à un accord à conclure avec l'Allemagne, je n'insisterai pas à le faire, mais à condition qu'il comporte toutes les garanties que tous les Français doivent désirer.

M. Bérenger, le distingué président de votre commission des affaires étrangères, me demande de vous donner connaissance de l'entretien que j'ai eu avec M. Goering. Il est déjà loin. Il remonte au 18 Mai, mais il a conservé toute sa fraîcheur. Il a précédé de trois jours le discours de M. Hitler. Cet entretien a certainement influencé en grande partie le discours du chancelier Hitler. Cette conversation - je tiens à le déclarer - a un caractère tout à fait privé; elle n'était pas officielle; et elle ne figure aux chancelleries que sous la forme officieuse.

Mais puisque je veux m'expliquer complètement devant vous, je veux que vous sachiez l'effort du Gouvernement français en cette matière.

(Lecture)



M.Goering ne parle pas le français; et moi, je ne parle pas l'allemand. Il avait un interprète M.Schmidt qui avait rempli le même office entre M.Bruning et moi en 1921

(Suite de la lecture)



J'ai tenu à vous donner lecture de cet intéressant document, pour vous marquer une fois de plus la confiance que j'ai dans la commission des affaires étrangères. Je sais bien que vous en garderez le secret.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Nous en prenons l'engagement.

Nous vous remercions, Monsieur le Président du Conseil et Monsieur le Ministre de la Marine, de vos précieuses indications.

Personne ne demande plus la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à 18 h.30)

--::--::--::--